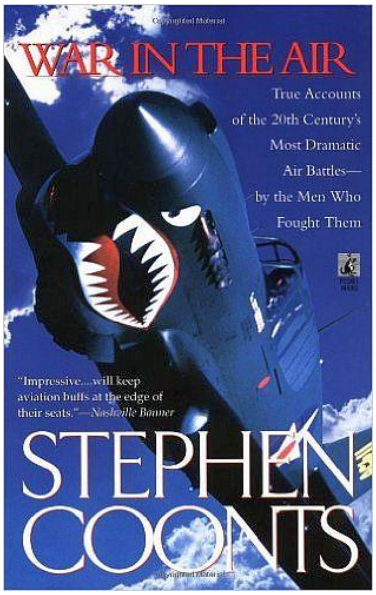
ARIPI

Întâmplări adevărate
din cele mai dramatice
confruntări aeriene
ale sec. XX
povestite de
cei ce au participat direct
la aceste lupte


WAR IN THE AIR
True Accounts of the 20th Century's Most Dramatic Air Battles—by the Men Who Fought Them
"Impressive...will keep aviation buffs at the edge of their seats."—Nashville Banner
STEPHEN COONTS

versiunea în limba română
uncris

Culegere de texte

Stephen Coonts

Stephen Coonts – fost pilot de vânătoare, multiplu decorat, a zburat în misiuni de luptă de pe portavionul USS *Enterprise* în timpul Războiului din Vietnam – cel mai bun scriitor american de ficţiune-aviaţie, a compilat cele mai dramatice povestiri adevărate care s-au spus vreodată despre oamenii ce s-au înfruntat în lupte aeriene (*„cele mai bune povestiri despre luptele aeriene pe care le poate găsi cineva"*).

De la Primul Război Mondial până la Vietnam, iată cele mai trepidante (maneta de gaze *în plin!*) poveşti de război şi cei mai buni oameni implicaţi.

Americani, britanici, germani, japonezi – alăturaţi-vă acestor aşi ce străpung norii în biplane din lemn-şi-pânză; zburaţi la vârful copacilor cu elicopterele în bătălii ce vă ridică adrenalina; şi catapultaţi-vă de pe puntea portavionului în mijlocul bătăliilor duse la viteza sunetului.

Veţi cunoaşte experienţa celor mai dramatice legende aeriene.

Aceste nu sunt povestiri despre avioane, ci mai degrabă despre oamenii care le-au zburat – cu mâini ferme, inimi brave şi nervi de oţel, necesare pentru a supravieţui bătăliilor aeriene.

Plin de curaj special – bravură – care i-a ajutat pe acei oameni să se întoarcă şi să-şi spună poveştile, *Război aerian* este o epopee a tragediei şi curajului, desfăşurată în nemărginirea cerului.

Război aerian

Prefaţă

Într-una dintre zile, careva m-a întrebat în legătură cu această carte: „*E despre avioane, da*?"

NU! Acest volum este o colecţie de povestiri adevărate despre *oamenii* care zboară pe avioane în bătălii. În această carte nu este vorba despre avioane mai mult decât este vorba despre cai în *Atacul Cavaleriei Uşoare* a lui Tennyson.

Deoarece aeroplanul este o creaţie a omului secolului XX, povestirile compilate în această antologie sunt legate de faptul că în războaiele acestui secol zburătorii sunt bărbaţi. În timp ce este scrisă această *Prefaţă*, femeile îşi câştigă accesul în cockpitul avioanelor de luptă ale Statelor Unite. Este de presupus că şi alte naţiuni deschid calea către statutul de pilot-combatant acelor femei care sunt voluntare şi dovedesc că au calităţile necesare. La bine sau la rău, femeile se vor afla în mijlocul acţiunii în următoarele războaie ce vor avea loc.

Prin urmare, de ce este nevoie?

Ce calităţi trebuie să aibă un bărbat sau o femeie pentru a ieşi victorios dintr-o luptă aeriană?

Mai întâi trebuie definim noţiunea de victorie.

Pentru mine înseamnă abilitatea de a-ţi birui inamicul, de a-l doborî sau de a-l bombarda, şi de a supravieţui confruntării. Spus altfel, pentru a fi victorios trebuie să fii capabil să zbori avionul, să-l foloseşti ca pe o armă, să dobori ceea ce ocheşti, şi apoi să te întorci acasă pentru a zbura din nou.

Aşa cum va reieşi foarte clar din povestirile din această carte, victoria este mult mai uşor de definit decât de obţinut.

Dar chiar şi după o citire foarte atentă a acestor fragmente, tot va rămâne neclar ce calităţi şi abilităţi fizice, de caracter, inteligenţă şi aptitudini sunt necesare unui războinic aerian. Sănătatea excelentă şi acuitatea vizuală perfectă păreau a fi o necesi-

tate, până ce Mick Mannock, care, fiind practic orb de un ochi, tot a doborât 73 avioane germane, sau Hans Rudel din *Luftwaffe*, care a zburat timp de câteva luni înainte de sfârşitul WW II doar cu un singur picior, sau Douglas Bader, care şi-a pierdut ambele picioare într-un accident înainte de război şi care, totuşi, a devenit unul dintre cei mai buni aşi în *Bătălia Angliei*.

Curaj? Mda, dar ce-o fi asta? Dacă îl defineşti ca fiind capacitatea de a continua să te urci în cockpit zi după zi ştiind că inamicul va face tot ce-i stă în putere ca să te ucidă, iar tu tot vei zbura şi vei face tot ce poţi împotriva lui, atunci sunt de acord.

Totuşi, doar curajul nu este suficient. Zborul este un meşteşug, iar zborul de luptă este o meserie periculoasă, dar victoria în lupta aeriană este obţinută numai de cei care renunţă la convenienţele civilizaţiei şi sunt doritori să lupte, dispuşi să ucidă. Această cale către luptă nu este de natură intelectuală, o reacţie dobândită, nici o plăcere brutală pentru o cafteală spontană. Această disponibilitate de a te manifesta ofensiv şi a ucide pentru ceva ce tu crezi că este drept trebuie să fie adânc înrădăcinată în psihicul tău. Nu jocurile electronice au inventat asta. Pentru a fi victorios ca pilot de vânătoare sau de atac trebuie să ai *bâta sălbaticului primitiv* sau tu vei fi unul dintre cei ce dau greş.

Progresul tehnologic din aviaţie nu va schimba această realitate. Poate că, în sfârşit, ar trebui să acordăm mai multă atenţie veteranilor încărunţiţi care spun *la mişto*: „*Eh, puştanilor, mai uşurel cu toate chestiile astea, butoane şi alte alea. Pe vremuri nu erau decât manşa, palonierul şi colimatorul*."

Nu, nu mai e ca pe vremuri. În zilele noastre, lupta aeriană cere mai multe aptitudini, un nivel înalt de antrenament, abilitatea de a stăpâni echipamentul extrem de complex, abilitatea de a gândi foarte, foarte rapid deoarece războiul modern de la altitudine se desfăşoară la viteze ameţitoare, uneori la multipli ai vitezei sunetului. La asemenea viteze, un pilot neîndemânatec sau panicat, poate efectiv să-şi spulbere singur avionul de pe cer. Avionul devine tot mai complex şi mai dificil de pilotat – sunt necesari câţiva ani pentru a stăpâni meseria. Dar adevărul fundamental, această imperativă lipsă de milă, rămâne: trebuie să-şi caute în mod agresiv inamicul, să-l angajeze în luptă, să-l ucidă şi să ajungă acasă înainte ca să se epuizeze combustibilul.

Uimitor, tacticile de luptă nu s-au schimbat prea mult între WW I şi Războiul din Golf din 1991 – când scriu aceste cuvinte. Eh, tacticile au fost modificate pentru a se potrivi performanţelor îmbunătăţite ale avioanelor şi armelor, dar elementele de bază rămân aceleaşi. Un pilot din WW I care ascultă şi priveşte un pilot de avion reactiv de luptă ce explică cu gesturi ale mâinilor, va înţelege intuitiv.

Acest adevăr scapă multor birocraţi zburători-de-birou, care consideră că ei ştiu mai bine.

După fiecare război al sec. XX – WW I, WW II, Coreea, Vietnam, Golf – câte vreun general declara că *dogfight*[1]-ul este depăşit. US Navy a înghiţit această imbecilitate atât de complet în anii '50, încât F-4 Phantom a fost proiectat fără tunuri de bord.

Totul se schimbă, totul rămâne la fel.

De când au fost folosite prima oară în lupte, aeroplanele şi oamenii care luptau în ele au atras atenţia publicului. Este dificil să ascunzi un avion. Avionul se află acolo sus, în centrul scenei în faţa lui Dumnezeu şi a tuturor. Precum aterizările sale, victoriile şi eşecurile unui pilot sunt evenimente publice. Îndemânarea, curajul, dorinţa de a lupta, sunt totdeauna evidente pentru camarazii săi aviatori, dar şi inamicului.

Propagandiştii europeni din timpul WW I şi-au dat seama că publicitatea făcută piloţilor victorioşi ridica moralul civililor de acasă. Într-adevăr, aşii acelor zile păreau reprezentarea idealului militar: ei erau încarnarea victoriei, şi printr-o fericită coincidenţă, precum zeiţa, purtau aripi. Aşa că, în Europa şi apoi în America au fost aduşi în centrul atenţiei de către presa populară şi transformaţi în ceva mai important decât însăşi viaţa (în prezent, presa aplică aceeaşi metamorfoză starurilor rock şi cinema). Într-un fel, era ceva ruşinos pentru că adevărul era el singur suficient de flamboiant.

Unii dintre ei au acceptat faima de eroi ca pe o datorie şi şi-au interpretat rolul. Poate că pentru ei admiraţia arătată eroului constituia o parte din motivaţia necesară pentru a continua să urce în cockpit, deşi carnea şi nervii strigau „destul".

Pentru alţii publicitatea şi elogiile erau groteşti şi stânjenitoare. Ei se considerau nişte meseriaşi, soldaţi profesionişti, şi făceau o muncă sângeroasă exact aşa cum trebuia făcută de nişte soldaţi profesionişti. Unii dintre ei aveau reţineri serioase când era vorba să ucidă. Alţii acceptau măcelul unor fiinţe umane ca fiind o datorie patriotică necesară câştigării războiului pentru ţara lor. Iar alţii pur şi simplu refuzau să se gândească la acest fapt.

Dar uciderea i-a afectat pe toţi. Să scoţi în evidenţă doar un singur om ca pe un erou care merită osanalele naţiunii, ignorându-i pe alţii ce au dovedit acelaşi curaj, unii care au murit în chinuri groaznice pentru ţară, pare a fi ceva oarecum obscen.

În ceea ce priveşte reclama, a zbura în luptă a însemna mai mult decât sânge, mai mult decât să ucizi sau să fii ucis. Riscurile dădeau vieţii o asemenea importanţă, încât tot ceea ce se întâmplase înainte părea doar un prolog, iar tot ceea ce putea urma după era doar o plictiseală totală. Să zbori, să ucizi şi totuşi seara să mai fii viu însemna să trăieşti la limită, viaţă cu maneta de gaze *în plin*, viaţă picantă, puternică, misterioasă şi infinit de valoroasă.

Asul american Raoul Lufbery a spus ceva profund: ‹‹*Pentru un pilot de luptă nu există „după război."*››

---

[1] Dogfight – luptă între câini. Luptă aeriană.

Într-adevăr, oare care dintre bucuriile sau triumfurile vieţii se pot compara cu întoarcerea dintr-o luptă aeriană cu bucuria victoriei pe chip, să simţi din nou pământul sub picioare, adierea brizei văratice, mirosul ierbii proaspăt cosite, să fii întâmpinat de bunii prieteni şi de camarazi bravi, iar seara să bei vinul şi să mănânci pâinea celor ce sunt în viaţă? Ce altceva ar mai putea oferi viaţa? Faimă? Succes în politică? Bani? Dragostea unei femei? *Bleah*! Nimic nu se poate compara cu bucuria copleşitoare de a-ţi asuma riscuri enorme şi să supravieţuieşti prin puterea propriilor aptitudini şi a curajului tău.

Nimic!

Până a doua zi dimineaţa când îţi vei vomita micul dejun pentru că trebuie să iei totul de la început.

Până ce nervii îţi vor arde ca în alcool pur, iar mâinile îţi tremură atât de rău, încât nu poţi ţine o ţigară sau să-ţi aminteşti lucruri simple sau să te concentrezi asupra oricărei sarcini mai mult de câteva secunde.

Până ce coşmarurile încep de fiecare dată când îţi închizi ochii.

Până ce te părăseşte norocul.

Dar, până atunci...

După Primul Război Mondial, publicaţiile ieftine de tip magazin şi-au dat seama că povestirile despre luptele aeriene se vând bine. Scriitori care niciodată nu s-au aflat mai aproape de frontul de vest decât de Lower East Side[2] au *peniţat* poveşti cu aventuri aeriene care au fost citite şi recitite de fiecare puştan care putea pune mâna pe ele. Piloţii şi echipajele din Al Doilea Război Mondial au crescut cu aşii primului război şi ale lor frăţii imaginare, bărbaţi cu ochi de vultur şi gheaţă în vene, bărbaţi ce puteau zbura prin mijlocul furtunii legaţi la ochi, sau puteau bombarda staţii de cale ferată lovind orice în întunericul ca de iad, bărbaţi care puteau dansa noaptea cu fata contelui, iar în zori zburau şi doborau orice hun[3] cu avion, bărbaţi care – pentru numele lui Dumnezeu! – erau BĂRBAŢI ADEVĂRAŢI.

Al doilea Război Mondial a fost dur pentru aviatori. Avioanele erau mai rapide, mai complexe, moartea venea mai rapid, la întâmplare, iar civilii erau acum ţinte. Londra, Dresda, Berlin, Tokyo, Hiroshima... litania marilor oraşe bombardate fără cruţare de oameni nemiloşi au *stins* strălucirea poveştilor despre zburători.

Dar ei au supravieţuit. Pentru că de fapt, adevărul a fost mai bun decât ficţiunea. Gloria a fost fabricată de propagandişti şi scriitorii de magazine ieftine, dar felul

---

[2] Lower East Side – un cartier al New York-ului.

[3] Hun – german (porecla nu are sens peiorativ).

în care viaţa se distilează în cockpit până la adevărata esenţă nu a fost scos în evidenţă. Viaţa este menită să fie trăită, nu doar adunată.

În anii ‘50 şi chiar ‘60 o altă generaţie de tineri s-a ridicat cu poveştile despre piloţii de luptă. Aceşti flăcăi au devenit piloţii din Războiul din Vietnam – obscenitatea absolută – unde valorii şi curajului le-au fost date adevărata greutate de publicul pe care aceşti oameni era de presupus că-i servesc... Aproape nimic.

Aşa era întotdeauna. Războiul nu a fost nicicând ceva glorios, ceva măreţ – războiul este şi a fost întotdeauna o treabă murdară, sângeroasă, începută de politicieni cu *şoriciul* gros care urmăresc obiective politice pline de ipocrizie, mândrie şi lăcomie. Şi totuşi, chiar şi în vremurile când oamenii le făceau altora tot ce se putea mai rău, erau momente când ieşea la suprafaţă ceea ce este mai bun în om. În acest creuzet, virtuţile au fost rafinate, purificate, până ce s-a ivit chiar şi cea mai mică. În adâncurile infernului cei mai mulţi oameni erau într-un fel induşi să dea ceea ce era mai bun din ei, chiar şi cu ultima suflare.

Nicăieri, acest fapt curios nu este mai evident decât în povestirile despre echipajele bombardierelor din Al Doilea Război Mondial care, zi de zi şi noapte de noapte au atacat maşina de război germană. Cei aproximativ zece oameni ce formau un echipaj pe bombardier zburau împreună şi adesea sângerau şi mureau împreună. Legătura dintre ei era mai sacră decât jurămintele unei căsătorii. Războiul lor era purtat în interiorul îngheţat, înghesuit, al unui avion lent, din tablă subţire. Războiul lor era împotriva *flak*[4]-ului, obuzelor, gloanţelor de mitralieră, focului, condiţiilor meteo, defecţiunilor mecanice, a Destinului însuşi. Războiul lor era împotriva demonului fricii şi a lucrurilor oribile ce puteau fi făcute oamenilor bravi, buni, care i-au văzut teribilul chip de prea multe ori. Precum frăţia piloţilor de luptă despre care citiseră, ei toţi erau voluntari. Veţi citi despre ei în acest volum de selecţii de texte.

În prim-planul acestui volum sunt povestirile despre bărbaţii ce zboară singuri, piloţii de luptă, despre triumfurile şi dezastrele lor din înalturi. Este axiomatic că un pilot de luptă trebuie să doboare inamicul şi să evite să fie el însuşi doborât. Uimitor, abilitatea de a face acest lucru cu un randament sporit este o calitate rară. Studiile de statistică ale victoriilor, efectuate în rândul forţelor aeriene au demonstrat că circa 40% dintre avioanele inamice doborâte întră în palmaresul a numai 5% dintre piloţi.

Experienţa şi instinctele excepţionale sunt factori majori, dar mai este implicat şi ceva intangibil, extrem de dificil de pus în evidenţă sau de măsurat în timpul antrenamentelor din timp de pace. Acest pilot zboară pentru a găsi şi doborî inamicul, sau zboară pentru a evita să fie doborât? Altfel spus, este acest pilot un *vânător* sau un *vânat*?

---

[4] Flak (sau *Triple* A) – artileria antiaeriană.

Un pilot american de avioane de luptă cu reacţie s-a caracterizat pe sine însuşi ca fiind un *vânător* prin acest comentariu: „*Un MiG la şasele*[5] *tău este mai bun decât nici un MiG*!"

A caracteriza această calitate drept agresivitate este o mare simplificare. Esenţialul intangibil al succesului este un amestec de încredere în sine, dorinţă de a ucide, sete de bătălie, totul manifestându-se ca o voinţă arzătoare de a lupta. Desigur acest spirit de luptător trebuie să fie temperat de o prudenţă, o acută cunoştinţă a situaţiei tactice, dar şi prea multă precauţie îl face ineficient pe pilot ca războinic al aerului. Spiritul de luptător trebuie să fie natural, înnăscut. Celelalte aptitudini necesare pentru zbor pot fi dezvoltate printr-un antrenament adecvat.

Piloţii de vânătoare pe care îi veţi întâlni în textele selectate în această carte au fără îndoială acest spirit de luptători bine conturat, bine controlat, şlefuit până la limita care-i permite să devină un învingător, iar şi iar şi iar. Piloţii de atac îl au şi ei – n-ar ajunge la obiectivele lor fără acest spirit.

Fiecare text selectat şi inclus în această antologie este doar un extras dintr-o carte teribil de bună. Fiecare text a fost ales deoarece l-am considerat foarte bine scris şi că pune în lumină – părerea mea – unele faţete ale fenomenului de combat aerian.

Nu e vorba de povestioare delicate, de dragoste cu o întreagă lume cuprinsă într-un singur gest sau o privire, nici eseuri exhaustive asupra binelui şi răului dispuse precum foile de ceapă. Nici nu sunt despre avioane. Aceste povestiri sunt despre viaţa dură, adevărată, poveşti adevărate despre oameni curajoşi implicaţi în lupte desperate, aflaţi singuri în aer. Unele sunt scrise chiar de cei ce au trăit aventura. Toate sunt scrise în stilul vremurilor din care vin. Ele întruchipează esenţa umană, credinţa, curajul, perseverenţa, loialitatea, încrederea...

Sper că, după ce le veţi citi, veţi ridica privirea spre înalturi ori de câte ori veţi auzi un avion pe cer.

Stephen Coonts

[5] Poziţia relativă a unui avion faţă de altul (cum sunt trecute orele pe cadranul ceasului). Deci: poziţia *'şase'* este în spate.

Profesioniştii

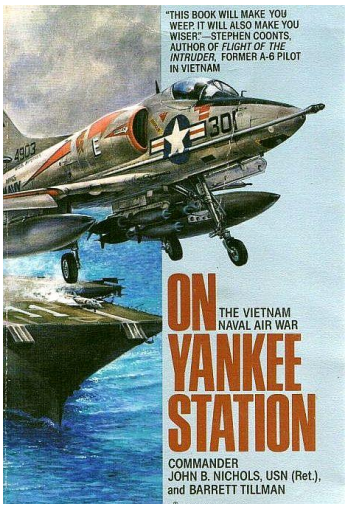
fragment din

On Yakee Station

de

John B. Nichols & Barrett Tillman

versiunea în limba română
uncris


"THIS BOOK WILL MAKE YOU WEEP. IT WILL ALSO MAKE YOU WISER."—STEPHEN COONTS, AUTHOR OF FLIGHT OF THE INTRUDER, FORMER A-6 PILOT IN VIETNAM
ON
THE VIETNAM NAVAL AIR WAR
YANKEE STATION
COMMANDER
JOHN B. NICHOLS, USN (Ret.), and BARRETT TILLMAN

Publicul american nu se dădea în vânt după eroi în timpul Războiului din Vietnam, deşi în rândurile Armatei erau o mulţime.

În acest fragment din cartea lor *On Yankee Station*, John Nichols şi Barrett Tillman povestesc despre un astfel de om, *Lieutenant Commander*[6] Mike Estocin, pilot pe A-4 Skyhawk[7].

Suprema tragedie a Vietnamului a fost că vieţile atâtor de mulţi oameni precum Mike Estocin au fost risipite degeaba.

Misiunile de escortă aeriană de tip *Iron Hand*[8] au adus piloţilor de vânătoare înalta apreciere a comunităţii celor din aviaţia de atac. Probabil cel mai curajos om pe care l-am cunoscut şi unul dintre cei mai buni aviatori, a fost *Lt-Comdr*. Mike Estocin din VA-192. Am zburat împreună în *Air Wing*[9] 19 de pe *Ticonderonga*[10] în 1967, iar Mike era *pe val*. Părea să ducă un război personal împotriva bateriilor SAM[11] pe care nu se mulţumea să le reducă la tăcere doar. Voia să le distrugă.

Stephen Coonts

---

[6] Lieutenant commander – grad militar în US Navy (cod NATO OF-3); echivalent *maior*.

[7] Douglas A-4 Skyhawk – avion monoloc de atac fost în dotarea US Navy şi US Marine Corps.

[8] Operation Iron Hand - operaţiune comună a US Air Force şi US Navy în timpul războiului din Vietnam. Misiune de tip SEAD (Suppression of Enemy Air Defenses) cunoscută şi sub codul "Wild Weasel". Cuprindea acţiuni militare de neutralizare a tehnicii de apărare antiaeriană de la sol a inamicului (SAM, AAA, radar, C3-comandă-control-comunicaţii).

[9] Air Wing – totalitatea avioanelor ambarcate pe un portavion.

[10] USS Ticonderonga - (CV/CVA/CVS-14) unul dintre cele 24 portavioane americane din Clasa-Essex.

[11] SAM – surface-to-air missile – rachetă sol-aer.

Pe 20 aprilie 1967, Mike conducea un *flight*[12] de trei avioane asupra Haiphong-ului, care era puternic aparat de baterii de SAM. Mike a neutralizat rachetele, şi-a condus *flight*ul împotriva a trei baterii, şi le-a distrus pe toate. Dar, avionul său A-4E a fost avariat, aşa că s-a retras deoparte pentru a-l verifica. Satisfăcut că încă se poate menţine în aer, s-a întors asupra obiectivului pentru a-şi lansa ultima rachetă *Shrike*[13].

Până să degajeze din atac, Mike a pierdut combustibil *la greu*. Îi mai rămâneau cam cinci minute de zbor. În mod providenţial, un avion-cisternă KA-3 se afla suficient de aproape ca să se realimenteze şi au zburat în formaţie înapoi spre portavion. Skyhawk pierdea combustibil prin găurile din aripă, în timp ce KA-3 transvaza mai mult decât consuma Mike.

Nimeni dintre cei ce au văzut faza n-au putut-o uita vreodată: micul A-4 ataşat la conducta „Balenei", zburând pe curs direct către *Tico* cu Mike dând prin radio instrucţiuni pilotului de pe avionul-cisternă: „*Eşti cu juma' de metru prea jos, urcă la loc*." Mike Estocin era un aviator de precizie.

Într-un târziu, cam cu două-trei mile de portavion, avionul-cisternă s-a decuplat şi a degajat. Mike ştia: avea combustibil suficient doar pentru o singură încercare de aterizare pe puntea portavionului. Apoi, avionul său a luat foc.

Dar nu a contat. A executat o aterizare excelentă, echipele de pompieri ai înăbuşit flăcările, iar Mike şi-a deschis cupola carlingii. A pasat casca unui membru al echipei de întreţinere, a coborât din cockpit şi a traversat puntea, fără ca măcar să privească înapoi. *Another day, another dollar*.[14]

Şase zile mai târziu am zburat ca *wingman*[15] al lui Mike într-un atac asupra instalaţiilor petroliere in Haiphong. Era a doua *Alpha* (misiune) din acea zi, cu cer senin şi vizibilitate nelimitată.

Am survolat ţărmul înaintea grupului de atac, la altitudinea de 21.000 picioare, pe direcţia obiectivului 109 aflat la nord de oraş. După ce obiectivul a fost lovit şi celelalte avioane au virat în direcţia plajei, Mike a comunicat prin radio: „*Viesparul e stârnit*!". Amândoi am virat direct către bateriile SAM.

---

[12] Flight – subunitate militară compusă din trei-şase avioane, echipajele şi echipele de întreţinere de la sol (escadrilă), sau care, în zbor, îndeplinesc aceeaşi misiune.

[13] AGM-45 Shrike – rachetă anti-radiaţii proiectată să distrugă radarele anti-aeriene.

[14] Another day, another dollar – expresie tipic americană prin care se defineşte o activitate de rutină.

[15] Wingman – coechipier.

Controlorul nostru radar, observând că avioanele din forţa de atac se îndepărtează, a întrebat: „*Sunteţi feet wet*[16]? Iar Mark a răspuns „*Negativ*", continuându-ne zborul spre nord, cu F-8 al meu direct în partea dreaptă a bateriilor SAM.

După câteva clipe *Red Crown*[17] a revenit în eter: „*Cei din forţa de atac sunt toţi* feet wet. *Care este poziţia voastră*? *Sunteţi* feet wet?" Vocea era anxioasă.

Am aruncat o privire şi l-am văzut pe Mike aplecat în scaun, spre înainte, evident în căutarea rachetelor SAM ce ştia că vor veni. Apoi am văzut amândoi lansarea, drept înainte cam la opt mile. Mike a avertizat prin radio, iar eu am confirmat. Mă aşteptam ca Mike să schimbe direcţia pentru a ieşi din faţa rachetei SAM, dar amândoi am menţinut cursul.

Privind retrospectiv, este evident ce s-a petrecut. Mike, dedicat misiunii *Iron Hand*, s-a apropiat cât mai mult pentru a avea şanse maxime să distrugă bateriile SAM. A ignorat racheta, concentrându-se asupra lansării *Shrike*.

A aşteptat prea mult. SAM a explodat în stânga botului avionului A-4, rostogolind *Skyhawk*ul spre tribord, până aproape pe spate. Într-un picaj abrupt, în viraj spre dreapta, avionul lui Mike zburătăcea resturi metalice în timp ce lăsa în urmă flăcări lungi izbucnite de sub fuselaj.

Venind din urmă, m-am simţit uşurat să văd că *Skyhawk* a redresat, revenind în zbor orizontal la altitudinea de 2.000 picioare. M-am apropiat rapid şi ca să evit accelerarea, am scos frânele aerodinamice, apoi a trebuit să cobor şi trenul de aterizare şi am mărit şi unghiul de incidenţă al aripii. Aveam viteza de 160 noduri şi continua să scadă.

Focul era vizibil la baza aripii lui Mike, eu zburând foarte aproape, la tribordul său. Am auzit *ciripitul* de avertizare al altei SAM ce se apropia. F-8-ul meu a fost scuturat de racheta ce a trecut şi am simţit explozia în spatele meu. A fost extrem de aproape. Dar eram mai îngrijorat pentru Mike.

Aflat acum foarte aproape de aripa dreaptă a lui Mike, îl puteam vedea cum stă aplecat în scaun, dar nu s-a întors să se uite spre mine. Nu a răspuns la apelurile mele, aşa că am comutat pe frecvenţa de urgenţe şi am solicitat o ResCAP[18]. Ne aflam la verticala Haiphong şi ne îndreptam către apă, deci se părea că Mike ar putea să reuşească.

Am trecut în partea stângă şi atunci am ştiut că speranţele mele sunt deşarte. Partea stângă a botului şi a cockpitului erau puternic avariate. Încărcătura explozivă de 160 kg a SAM îşi făcuse treaba. Avionul lui Mike avea multe găuri mari iar duza de admisie a aerului era deformată. Neputând să fac nimic pentru el, am revenit la tribord. Ne aflam cam la trei mile de apă, în coborâre la 1.000 picioare.

---

[16] Feet wet („picioare ude") – expresie-cod care arată că avioanele au depăşit linia ţărmului dinspre uscat spre mare. *Feet dry* („picioare uscate") arată sensul invers: dinspre mare spre uscat.

[17] Red Crown – codul Centrului de Control al zborului.

[18] ResCAP - Rescue Combat Air Patrol – patrulă aeriană de luptă şi salvare.

Apoi, foarte încet, *Skyhawk* a început o răsucire pe stânga. L-am urmat circa 90^0, apoi am înţeles că Mike nu va mai putea reveni. Am revenit la nivelul de zbor în timp ce A-4 s-a răsucit complet pe spate, părând a fi suspendat în aer câteva secunde. Deodată, rezervorul central a explodat şi ambele *Shrike* au fost lansate. Se pare că circuitele au fost arse permiţând largarea rezervorului suplimentar şi lansarea spontană a rachetelor.

Apoi botul a coborât şi *Skyhawk* a percutat solul în picaj inversat. Am zburat în jurul locului prăbuşirii la 500 picioare înălţime, uitându-mă după paraşută. Nu s-a văzut deloc. *Flak* a devenit mai dens, aşa că nu era loc de zbor jos şi cu viteză mică. ResCAP, care se afla încă pe curs de apropiere, a întrebat dacă mai este vreo şansă. Am răspuns negativ, iar CAP a rămas deasupra apei până ce am venit şi eu.

Mike Estocin a primit postum *Medalia de Onoare*, iar mai recent, cu numele său a fost botezată o navă. Calităţile sale de pilot de luptă au fost de netăgăduit. Îşi executase treaba, dar a vrut mai mult. Neutralizasem bateriile de SAM pentru ca avioanele de atac să execute un bombardament sigur. Imediat ce bombardierele au degajat locul, treaba noastră se terminase.

Fie că Mike a ales să ignore SAM lansată asupra noastră, fie a apreciat greşit apropierea ei, problema e de discutat. Noi nu am virat absolut deloc pentru ca viteza de apropiere şi proximitate să poată fi apreciată mai bine. Poate că SAM l-a păcălit pentru că venea direct din faţă.

În orice caz, Mike nu a fost mulţumit să neutralizeze doar rachetele. A vrut să-i *termine* şi pe cei ce le manevrau, exact cum făcuse cu şase zile mai înainte. Dar acesta era riscul inerent jocului electronic cu ţintele din Vietnamul de Nord. Dorinţa de a învinge putea suprima instinctul de autoapărare şi ne-a costat vieţile unora dintre cei mai buni oameni ai noştri.

A fost o lecţie din care am avut ceva de învăţat.

Crăciunul unui pilot de vânătoare

fragment din

Baa Baa Black Sheep

de

Gregory „Pappy" Boyington

versiunea în limba română
uncris

Noua generaţie de americani au aflat despre Gregory „Pappy" Boyington când, după autobiografia sa *Baa Baa Black Sheep*, s-a turnat un serial TV. Cartea a fost mai bună.

Pappy a fost un personaj unic, un alcoolic încă din tinereţea sa marcată de probleme, care, mai devreme sau mai târziu, ar fi primit a treia cizmă din armata aflată în timp de pace. Într-adevăr, este imposibil să ţi-l imaginezi printre militarii care pilotează azi avioanele cu reacţie – n-ar fi absolvit nici cursurile de la sol.

Al Doilea Război Mondial a însemnat salvarea pentru Boyington. A învăţat zborul de luptă în Burma şi China în *American Volunteer Group – Flying Tigers* – unde a doborât şase avioane japoneze. În aprilie 1942 a hotărât să se întoarcă în State şi să se realăture puşcaşilor marini. Fiind fermecător şi plin de tact diplomatic, Boyington şi-a aranjat plecarea într-o asemenea manieră încât generalul Claire Chennault s-a înfuriat şi l-a cadorisit cu o trecere în rezervă disciplinară şi a mai tras şi sfori pentru a se asigura că nu va primi facilitatea transportului militar în India. De asemenea, a încercat să determine *Army Air Corps* din India să-l degradeze pe Boyington la gradul de *second lieutenant*[19]. Aceasta fost insulta supremă pentru un pilot din US Marine Corps. Într-un fel sau altul, eroul nostru a evitat tentaculele Armatei şi şi-a plătit din propriul buzunar călătoria cu nava.

Întors în State, Marines l-au primit cu braţele deschise pe fiul rătăcitor. Deşi prea bătrân pentru avioanele de vânătoare, Boyington tot s-a descurcat ca să piloteze

[19] Second lieutenant – grad militar în US Air Force (cod NATO -OF-1); echivalent *sublocotenent*.

unul, iar în final a fost creditat cu douăzeci şi opt de victorii, cu două mai multe decât Rickenbacker[20]. Dar, pe 3 ianuarie 1944, în misiunea în care a înregistrat a douăzeci şi şaptea şi a douăzeci şi opta victorie, a fost doborât, dar a supravieţuit miraculos paraşutării de la joasă înălţime. Restul războiului a fost prizonier la japonezi.

Următoarea poveste din ziua de Crăciun 1943, este o mică bijuterie care ne permite să cunoaştem omul care a zburat avionul. Şi vom descoperi că Pappy ne place – chiar mult de tot – o revelaţie ce nu va fi o surpriză pentru cei ce l-au cunoscut ca pe un camarad.

Stephen Coonts

Nu mă întrebaţi de ce a trebuit să se întâmple în ziua de Crăciun, pentru că cel ce poate răspunde la o asemenea întrebare, poate să răspundă şi de ce trebuie să existe războaie şi cine le-a început, iar dacă ar fi posibil să scriu o altfel de poveste de Crăciun aş prefera să o fac, sau cel puţin să se fi întâmplat într-o altă zi.

Reflectând asupra întâmplărilor, fără îndoială că exista o motivaţie foarte veche a sentimentelor mele în legătură cu această zi. Încă din copilărie, a fost întotdeauna la fel. Mereu aceleaşi rude venind la noi acasă, pupându-ne pe mine şi fratele meu, acele *ventuze* ude care le displac atât de mult copiilor, făcând nenumărate urări de bine în care nici unul părea să creadă.

Iar apoi, după ce toată lumea lua la bord destulă *apă-de-foc*, începeau disputele şi-şi dădeau pe faţă adevăratele gânduri. Toate Crăciunurile erau la fel, fratele meu Bill şi cu mine ducându-ne până la urmă la un film. Şi chiar şi după ce m-am făcut destul de mare ca să am singur grijă de mine, am făcut la fel, plecând de acasă şi sărbătorind evenimentul în vreun bar, cu oameni necunoscuţi.

Comandam o patrulă de vânătoare ce avea misiunea de a intercepta orice avion de vânătoare inamic care se lua după bombardierele noastre şi care zburau în faţa noastră spre Rabaul. Le-am văzut de departe reîntorcându-se din misiunea lor de bombardament şi am înţeles că escadrila maiorului Marion Carl putea ţine piept celor câteva Zero[21]-uri. Înainte de a ajunge în raza de acţiu-

[20] Edward Vernon Rickenbacker (1890 – 1973) – pilot de vânătoare american în WW I decorat cu *Medal of Honor*. Creditat cu 26 victorii aeriene, a fost asul aşilor americani în acel război.

[21] Mitsubishi A6M Zero – cel mai cunoscut avion de vânătoare al japonezilor în WW II. În prima parte a războiului a surclasat avioanele aliaţilor cu un *kill ratio* of 12:1.

ne trei s-au prăbuşit în flăcări sub focul executat de mitralierele de calibrul .50 ale băieţilor lui Carl.

Am interceptat o duzină dintre aceşti vânători care se luaseră de bombardierele noastre B-24. *Gălbejiţii* au degajat şi s-au îndreptat spre casă, la Rabaul, pentru că erau în criză de combustibil. Au luptat la oarece distanţă de baza lor, fără să aibă combustibil suplimentar pentru că avioanele lor nu erau dotate cu rezervoare externe. Nu s-au aşteptat să-i urmărim, dar noi nu escortam avioane şi nu eram nevoiţi să stăm cu bombardierele.

Luându-mă după unul dintre aceşti *gălbejiţi* fugaci spre casă, am micşorat treptat distanţa dintre noi, menţinându-mă drept în spatele cozii lui, iniţial la o mie e metri, apoi la cinci sute, şi în sfârşit, drept în spatele lui la cincizeci de picioare. Ştiind că micul maimuţoi nu avea nici cea mai mică idee că era urmărit, voiam să mă asigur că nu va scăpa. Niciodată nu am mai fost atât de conştient şi cu sânge rece faţă de ceea ce urma să fac. El se afla pe drumul spre casă, dar eu ştiam deja că nu va ajunge acolo.

Calm, am reglat direcţia şi stabilizatorul.

Calm, am verificat încărcătura mitralierelor.

Atât timp cât nu mă putea vedea, atât timp cât nici nu ştia că-l urmăream, nu aveam de ce să mă grăbesc. Ştiam că tirul meu va fi fără corecţie şi am fixat colimatorul direct pe crucea formată de direcţia verticală a cozii şi aripile orizontale. Micul *gălbejit* era condamnat chiar şi înainte de a trage. O ştiam, o putem simţi şi eu eram cel ce-l condamna să nu mai ajungă niciodată acasă – şi era Crăciunul.

Nu a fost nevoie decât de o rafală scurtă. Imediat, flăcări au izbucnit din cockpit, o paraşută galbenă s-a deschis şi pilotul a plutit până în apele Pacificului. Am văzut locul unde a căzut în apă.

Folosindu-mă de sporul de viteză din picaj şi plusul de putere, am cabrat şi în timpul manevrei am putut vedea în dreapta mea alte două avioane inamice care se îndreptau spre Rabaul. Unul lăsa fum în urmă. M-am apropiat de avionul avariat, iar acesta a intrat în picaj. Coechipierul său a degajat în lateral pentru a manevra împotriva mea, dar eu m-am *ocupat* de cel ce scotea fum – o rafală care a aprins avionul în flăcări – şi din nou pilotul a sărit cu paraşuta.

Coechipierul său a picat din înalturi şi din lateral asupra cozii mele ca să mă doboare, dar a fost simplu să intru şi eu în picaj şi să mă îndepărtez temporar de el. Din noua poziţie l-am urmărit pe pilotul ce a sărit din avionul incendiat cum coboară uşor, spre apă, la fel cum o făcuse şi celălalt. În acest timp coechipierul său se rotea în jurul său, în coborâre, probabil pentru a-l proteja inutil.

Îmi amintesc toată scena cu o mare claritate – doar era Crăciunul – un japonez plutea în jos, iar celălalt se rotea în jurul său. Apoi, după ce pilotul a căzut în apă, m-am dus după amicul ce se rotea. M-am apropiat de el din partea dinspre soare şi l-am executat cam la o sută de picioare deasupra apei. Zero-ul său a făcut o juma' de tonou şi a ieşit din peisaj, scufundându-se în ocean. Fără nicio îndoială camaradul său din apă m-a văzut veni dar n-a putut decât să privească.

Cu siguranţă, nu era locul meu la această altitudine joasă în teritoriul inamic, aşa că am cabrat, dar după ce am cercetat o jumătate de oră nu am mai văzut prin vecinătate nici un camarad al celor trei.

Atunci m-am hotărât – fiind atât de aproape – să mă rotesc în jurul portului Rabaul ca să pot întocmi un raport al recentelor noastre bombardamente de acolo. De la două nave se înălţa fum. Alteia îi mai ieşea doar prova din apă şi peste tot erau cratere circulare create de exploziile bombelor.

În timp ce cercetam toate acestea şi-mi notam amănuntele în minte, am văzut întâmplător mult dedesubt o patrulă japoneză de nouă avioane apropiindu-se în secţiuni de câte trei. Iar am manevrat avionul în aşa fel încât să mă pot năpusti asupra lor dinspre soare. M-am apropiat dinspre spatele lor şi am tras către ultimul Charlie[22] din al treilea V. Tirul a smuls bucăţi din el şi la prima vedere surpriza a fost atât de mare printre ceilalţi din patrulă încât cele opt avioane au părut că se împrăştie pe tot cerul. Din întâmplare, erau nişte *Tony*[23], singurele avioane japoneze care le puteau depăşi pe ale noastre în picaj. Unul dintre ele s-a îndreptat spre coada mea şi a început să se apropie încet, dar după câteva minute a renunţat la vânătoare. Ceilalţi îşi refăcuseră formaţia, deci, pentru mine, era timpul să plec spre casă.

Pe drumul de întoarcere am văzut ceva la suprafaţa apei care m-a făcut curios. Iniţial m-am gândit că era o navă ce remorca o alta, dar nu era aşa. Era un submarin japonez navigând la suprafaţă. Mi-am pus *Corsair*[24]-ul într-un picaj la verticală, am executat o trecere asupra submarinului şi i-am trimis o rafală lungă în turnul de navigaţie. Aproape imediat a dispărut, dar nu-am văzut urme de ulei sau orice altceva ar fi trebuit să apară când e distrus unul, aşa că am ştiut că nu l-am scufundat.

Singurul meu gând atunci a fost ce lucru cumplit poate face un flăcău altuia în ziua de Crăciun.

---

[22] Charlie – numele generic dat inamicului japonez.

[23] Kawasaki Ki-61 Hien (飛燕, "flying swallow") – avion de vânătoare japonez în WW II, cod ”Tony” dat de US War Department.

[24] Chance Vought F4U Corsair – avion de vânătoare american în WW II şi în războiul din Coreea.

Amânare

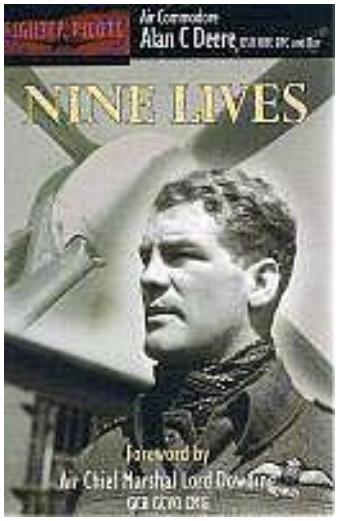
fragment din

Nine Lives

de

Alan C. Deere

versiunea în limba română
uncris



În timpul celui de Al Doilea Război Mondial neozeelandezul Alan C. Deere a zburat pe avioane *Spitfire* în cadrul RAF şi a fost creditat cu distrugerea a douăzeci şi două de avioane germane. Fragmentul de mai jos, extras din cartea sa *Nine Lives*, este una dintre cele mai teribile povestiri de supravieţuire în lupta aeriană care a fost tipărită. Cu câteva zile mai înainte, Deere a supravieţuit *la mustaţă* unei coliziuni în aer cu un alt *Spitfire*, dar pe 11 iulie 1940, soarta la pus din nou la încercare. De data aceasta celălalt avion a fost german. O confruntare frontală, cu ambii piloţi împroşcându-se cu gloanţe unul pe altul, nici unul doritor să degajeze din atac – acest scenariu nu foarte obişnuit se termină de obicei cu o coliziune spectaculoasă care îi lansează pe ambii oameni instantaneu în eternitate.

În mod miraculos, zeii i-au acordat lui Deere încă o păsuire.

Iată întâmplarea povestită aşa cum şi-a reamintit-o.

Stephen Coonts

Ziua de 11 iulie a fost deosebit de activă şi ambele *flights* au zburat continuu în patrule de escortă. *Flight* B s-a angajat în luptă de două ori, cu pierderi de ambele părţi. La a patra misiune a zilei am avut probleme în timp ce comandam *flight*ul meu să investigheze ceea ce fusese raportat ca activitate neidentificată la cinci mile est de Deal. Tocmai am traversat coasta la altitudinea de 1.500 picioare când am observat un avion zburând la rasul-valurilor. Era un hidroavion vopsit în argintiu, iar de la dis-

tanţă părea că pe partea superioară a aripii avea inscripţionate litere de înregistrare civilă. M-am întrebat ce e de făcut cu această descoperire neaşteptată, când Johnny a izbucnit în radio.

— *Red Leader*, sunt cam o duzină de *109*[25] zburând în formaţie largă, mult în urma şi puţin deasupra hidroavionului.

Camuflajul avioanelor 109 le făcea greu de depistat pe fondul gri al mării şi mi-a luat o secundă sau două ca să le localizez.

— Mulţumesc, Johnny, am replicat, asta desemnează hidroavionul ca inamic, după cât pot să-mi dau eu seama. Încercăm să distragem escorta; se pare că încă nu ne-au văzut.

Am ordonat secţiunii *Red* să mă urmeze şi, virând larg pentru a ajunge în spatele avioanelor de vânătoare inamice, am atacat în picaj. Hunii ne-au observat şi ei curând, pe noi, sau poate secţiunea lui Johnny în picaj asupra hidroavionului, pentru că liderul şi-a despărţit formaţia în două. O jumătate a degajat sus-dreapta în urcare abruptă, în timp ce cealaltă jumătate a efectuat o manevră asemănătoare, dar spre stânga. „*Nu e prost comandantul lor*, m-am gândit. *Deşteaptă manevră*."

Mi-am reamintit această manevră mai târziu când RAF a ajuns în ofensivă şi am folosit-o cu succes împotriva defensivei aeriene a germanilor.

Liderul hun şi-a sincronizat perfect degajările şi, cu siguranţă, ne-a pus în dezavantaj cu această separare a forţelor sale. Era un singur lucru de făcut: ruperea formaţiei şi fiecare pilot să lupte independent. Eram depăşiţi numeric în proporţie 6 la 1 şi ar fi fost mai uşor să-i zăpăcim astfel pe huni, ca să le distragem atenţia de la Johnny, ce tocmai dăduse secţiunii sale ordinul de atac asupra hidroavionului.

Mă grăbeam să ajung în coada unui *Messerschmitt* cu bot galben şi să-l încadrez în colimatorul mitralierelor pe măsură ce distanţa dintre noi scădea, iar când anvergura aripilor avionului inamic s-a înscris în întregime în scala reflectorului colimator, am apăsat butonul de declanşare a focului.

Cele opt mitraliere Browning ale mele s-au declanşat instantaneu, şi, cu o uşoară vibraţie a întregului avion, au trimis un şuvoi de plumb mortal asupra ţintei.

„*Al meu eşti*", am mormăit în barbă în timp ce micile flăcărui galbene ale gloanţelor incendiare *De Wilde* perforau fuselajul *Messerschmitt*ului. Exuberanţa mea a durat puţin. Înainte de a putea trage o nouă rafală, două 109 s-au poziţionat în spatele meu. Am degajat în forţă din atac, aruncându-mi *Spitfire* în cabraj spiralat şi în viraj, o manevră care, în luptele anterioare cu 109, s-a dovedit a fi deosebit de eficientă. Şi la fel de eficientă a fost şi acum; *Messerschmitt*urile pur şi simplu au „căzut de pe cer" pentru că încercând să mă urmărească, au intrat în angajare[26].

Imediat am găsit o altă ţintă. Cam la trei mii de metri drept în faţa mea şi la acelaşi nivel, un hun tocmai termina virajul necesar reintrării în luptă. M-a văzut aproa-

---

[25] Messerschmitt Bf 109 (Me-109) – avion de vânătoare german în WW II, unul dintre primele avioane de luptă cu adevărat moderne.

[26] Angajare – manevră involuntară, periculoasă a avionului – pierdere de viteză şi prăbuşire.

pe imediat şi şi-a accentuat virajul către mine, astfel că un atac frontal a devenit inevitabil. M-am folosit de ambele mâini ca să ţin manşa nemişcată pentru a putea ţinti precis şi am ochit prin reflectorul colimator avionul inamic ce se apropia vertiginos. Am deschis amândoi focul şi imediat o salvă de plumbi au răpăit prin *Spitfire*ul meu. Timp de o clipă, *Messerschmitt*ul a fost o siluetă clar conturată, cu aripile bine cuprinse în cercul colimatorului, iar în următoarea a fost deasupra mea, o umbră terifiantă ce a acoperit cerul. Apoi ne-am izbit.

Forţa impactului m-a aruncat violent spre înainte în chingile ce mi-au *muşcat* puternic umerii. În acelaşi moment, manşa mi-a fost smulsă dintre degetele încleştate, de o scurtă, dar puternică inversare a forţei profundorului. Într-o clipită s-a terminat; cerul de deasupra mea era liber, iar eu eram încă viu. Dar din motor ieşeau flăcări şi fum şi a început să vibreze – la început mai încet, apoi tot mai puternic – făcând ca manşa, asupra căreia reuşisem să recâştig controlul, să mi se smulgă din nou în mână, înainte şi înapoi. Am închis maneta de gaze precipitat şi m-am aplecat să acţionez comutatorul pentru tăierea contactului, dar înainte de a o face motorul a tăcut, iar elicea s-a oprit brusc. Am văzut cu uimire că palele elicei erau puternic îndoite în urma coliziunii; *Messerschmitt*ul trebuie să fi făcut isprava cu o fracţiune de secundă înainte de a ajunge deasupra mea atunci când ne-am lovit.

Pentru că fumul umplea cockpitul, m-am aplecat orbeşte înainte după zăvorul cupolei de care am tras tare. Nu a apărut nici un curent de aer violent şi binevenit care să arate că cupola a fost largată. Iar şi iar am tras de zăvor dar n-a avut nici un efect. Disperat, am acţionat deschiderea normală şi m-am folosit de întreaga putere pentru a culisa cupola spre înapoi. A refuzat să se clintească; eram prins ca-ntr-o capcană. Mai era un singur lucru de făcut: să încerc să menţin avionul sub control şi să mă îndrept spre cea mai apropiată coastă. Până în acest moment viteza scăzuse considerabil şi trăgând cu toată forţa de manşă spre înapoi am reuşit să menţin o altitudine rezonabilă prin planare. Dacă aş avea noroc să ajung într-o zonă de teren degajat, s-ar putea să am o şansă să aterizez.

Am privit cu frenezie prin fumul şi flăcările ce înconjurau motorul, cercetând cu ochii pe jumătate închişi terenul din faţă. Nici nu se punea problema să virez; habar nu aveam cât de avariate sunt fuselajul şi ampenajele avionului meu, dar zona cockpitului părea nevătămată. Nu îndrăzneam să execut nici cel mai mic viraj, chiar dacă aş fi fost nevoit să-l fac.

Prin norul otrăvitor de fum şi flăcări, pământul a apărut brusc în faţa mea. În clipa următoare un stâlp a fulgerat vârful aripii mele şi atunci avionul a percutat pământul şi a ricoşat în aer, apoi s-a întors pe pământ cu o izbitură care m-a aruncat din nou în chingi. Din fericire hamurile au rezistat în timp ce avionul îşi croia drum spulberând un şir de stâlpi înainte de a se opri la marginea unui câmp cu porumb. Pe jumătate orbit de fum şi cu frenezia dată de frică am decuplat catarama hamului. Apoi, cu mâinile goale, dar înarmate cu puterea disperării, am lovit cupola de Perspex care mă ţinea ca în mormânt. În sfârşit, s-a spart, ceea ce mi-a permis să părăsesc cockpitul şi să ajung în siguranţa câmpului înconjurător.

M-am aşezat la o distanţă sigură ca să văd ce avarii suferiseră avionul şi pilotul. Mâinile îmi erau tăiate şi sângerau; sprâncenele erau pârlite; ambii genunchi juliţi rău; iar sângele mi se scurgea în gură dintr-o mică tăietură de la buză. Dar eram viu! Am aflat mai târziu de la ofiţerul tehnic, care a examinat epava după ce focul a fost stins, că scaunul a fost rupt de pe bara de jos ce-l susţinea, a pivotat în sus şi de aceea mi-am lovit genunchii de marginea inferioară a tabloului de bord.

Avionul a *arat* o urmă prin trei tarlale de câmp, marcate cu stâlpi antiinvazie ridicaţi pentru a împiedica aterizarea planoarelor inamice transportoare de trupe. Bucăţi din avion şi de stâlpi erau împrăştiate cale de vreo trei sute de metri. *Spitfire*-ul meu era acum o masă de fiare în care o serie de explozii arătau că focul a ajuns la muniţia neutilizată, spre consternarea unei adunături de privitori care, între timp, se adunaseră la locul prăbuşirii.

O femeie, pe care am văzut-o venind dinspre ferma cea mai apropiată, s-a apropiat de mine, spunându-mi:

— Am telefonat la aerodromul Manston şi mi-au spus că au trimis o ambulanţă şi o maşină de pompieri. Nu vrei să mergi la fermă şi să bei o cană de ceai?

— Mulţumesc, merg, dar aş prefera ceva mai tare, dacă aveţi.

— Da, cred că am ceva whisky prin casă. Bine aşa?

— Da, mulţumesc, este exact ceea ce ar recomanda doctorul. Îmi pare rău că v-am devastat câmpurile; sper că pompierii vor ajunge aici înainte ca focul să cuprindă şi câmpul cu porumb. Cât de departe suntem de Manston?

— Ăă, nu prea departe, cam cinci mile pe şosea. Ai tăi vor fi aici în curând.

Întorcându-mă spre mica grămadă de privitori curioşi, care sa apropiat de epavă, le-am spus.

— Vă sfătuiesc să staţi cât mai departe de avion. În rezervoare mai este o mare cantitate de benzină înalt-octanică şi o explozie este posibilă oricând.

Remarca mea a avut un efect imediat, s-au retras repede la o distanţă sigură.

Nu peste mult timp, un ofiţer medic posomorât a sosit cu ambulanţa şi m-a examinat sumar înainte de a mă lua la Manston. Până să ajung eu, *squadron*ul se reîntorsese la Rochford, aşa că a trebuit să rămân acolo peste noapte. Dacă ar fi fost după mintea doctorului, aş fi fost internat la infirmerie, dar după o grămadă de discuţii m-a lăsat să mă reîntorc la popotă.

În dimineaţa următoare mă aflam sus, în aer, la bordul unui avion-şcoală *Tiger Moth*, însoţit de *Flying officer*[27] Ben Boering, un coleg de rugby de dinainte de război, şi mă îndreptam spre Rochford cu gândul la vreo două zile de permisie.

Dar, n-a fost să fie.

Când m-a văzut, primele cuvinte ale Profului au fost:

— Slavă Domnului că te-ai întors. Eşti gata să zbori?

— Da, dar fără chef, am răspuns. Trebuie să recunosc că sunt cam scuturat. Ce-i cu nota asta de urgenţă din vocea dvs?

— Eh, suntem în mare criză de piloţi. Probabil că încă nu ţi s-a spus, dar am pierdut doi dintre camarazii tăi în *show*ul de ieri, amândoi „presupuşi ucişi".

Cinstit să fiu, am sperat la o zi-două libere, poate şi o scurtă ieşire la Londra. Fusesem destul afectat, dar era evident că nu puteam fi scutit.

La *dispersal*[28] Johnny m-a felicitat:

— Ducem lipsă de avioane. Sunt doar patru apte să plece în misiune, aşa că să nu te aştepţi să zbori în dimineaţa asta.

— Nici o grabă, i-am răspuns.

---

[27] Flying officer – grad militar în RAF (cod NATO OF-1); echivalent *locotenent*.

[28] Dispersal – echivalentul actualei „celule de alarmă". Era locul unde piloţii aşteptau ordinul de decolare imediată (*Scramble*!)

Pilotul de pe SPAD

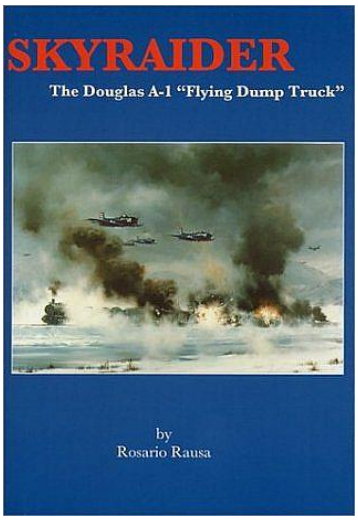
fragment din

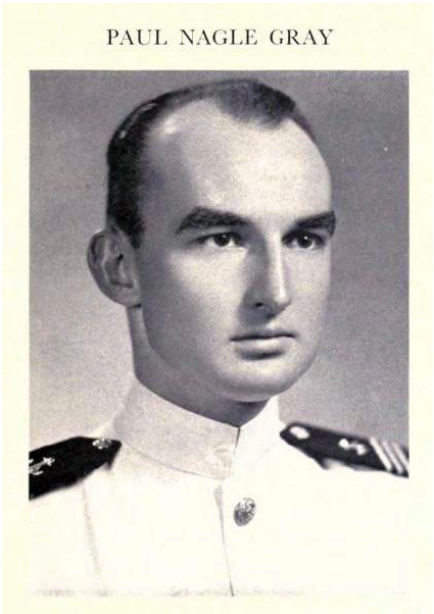
Skyraider

de

Rosario Rauza

versiunea în limba română
uncris





O legendă a aviaţiei ambarcate pe portavioanele din US Navy, Paul Gray a fost lider al aviaţiei de atac în timpul Războiului din Coreea care a inspirat romanul lui James Michener *The Bridges at Toko-Ri*. Veteran cu treizeci de misiuni de luptă în Cel De-al Doilea Război Mondial, a fost comandantul *squadron*[29]ului VF-54 de pe portavionul USS *Essex* în timpul Războiului din Coreea şi a servit un tur la comanda *Riverine Patrol Force*[30] în Războiul din Vietnam. Paul Grey a deţinut mai multe funcţii de comandă şi i s-au acordat mai multe decoraţii decât oricărui alt ofiţer din US Navy înainte de trecerea în rezervă din 1969, cu gradul de *captain*[31].

Avionul pe care a zburat Grey în Corea, AD-4 *Skyraider*, a fost aproape la fel de dur ca şi el. Poreclit *Spad*[32] de piloţii din Navy, acest avion de atac dotat cu elice a acţionat şi în Vietnam, unde a fost bine apreciat atât de piloţii din US Air Force, cât şi de cei din Navy.

În fragmentul următor, Gray a folosind *Spad*urile ca pe o armă înfricoşătoare.

---

[29] Squadron – unitate operaţională în aviaţia militară ce cuprinde două sau mai multe *flights*.

[30] Mobile Riverine Force (MRF) (Mekong Delta Mobile Afloat Forcce) – cunoscuţi sub eufemismul "Riveranii" unitate comună US Navy şi US Army dotată cu vedete de patrulare, transport, atac pe râurile din Vietnam.

[31] Captain – grad militar în US Navy (cod NATO OF-5); echivalent *colonel*.

[32] Spad – tipuri de avioane de vânătoare franceze din WW I.

Paul Gray şi *Skyraider* au mers împreună precum Patton[33] şi tancurile. Ca pilot de atac-bombardier, a fost dur şi rezistent la tăvăleală. A preluat comanda *squadron*ului VF-54, aflat la bordul portavionului USS *Essex*, în 1951. În curând, conducea atacuri de mare efect asupra ţintelor oportune.

Metoda sa: zbura la mică altitudine pentru o cât mai mare precizie. Obiectivele erau poduri, căi ferate, camioane amplasamente de trupe şi depozite de provizii. Controlorii aerieni avansaţi aflaţi la sol sau în avioanele de observaţie ale US Air Force coordonau atacurile, direcţionând bombardierele către obiective. Majoritatea misiunilor aveau loc ziua. Adesea, misiunile lungi în care îţi înţepenea fundul în cockpit, durau patru ore şi jumătate. Pierderile erau mari. *Squadron*ul lui Gray, de exemplu, a avut un procent de 25% pierderi în detaşarea care a a durat 12 luni în 1951-1952. Şapte piloţi au fost ucişi.

Originar din St. John, Kansas, Gray avea treizeci şi cinci de ani în Coreea, şi se menţinea în formă cu exerciţiile făcute în sala de gimnastică de pe navă. Acestea îl ajutau în lungile zboruri de luptă şi cu siguranţă că n-au fost inutile atunci când s-a prăbuşit cu AD-ul.

Stephen Coonts

— Rareori urcam la peste o mie de picioare deasupra solului, povestea Grey, şi adesea ne întorceam pe navă cu găuri în *Skyraider*, făcute de arme cu calibru mic. Dar AD era o maşinărie admirabilă şi putea transporta acelaşi tonaj de bombe ca şi cvadrimotorul de bombardament B-17 cu doar câţiva ani mai înainte.

(Doi ani mai târziu, la Baza Aeriană a US Navy din Dallas, Texas, un AD a decolat cu o încărcătură utilă plus combustibil de 12,032,55 kg egală cu a unui avion DC-3 de transport ce duce douăzeci şi patru de pasageri.)

— Era avionul perfect pentru suport aerian apropiat, bombardament de la joasă înălţime şi atac la sol, ce constituiau misiunile de interdicţie.

Pentru AD, încărcătura pentru o misiune tipică de suport aerian apropiat includea patru sute de proiectile de calibrul 20 mm, trei bombe de 500 pounds[34] şi o duzină de rachete de 5 *inch*[35].

---

[33]Generalul George Smith Patton, Jr. (1885 – 1945) - "Bandito", "Old Blood and Guts", "The Old Man" – adept al ofensivei rapide şi agresive.

[34] Pound – unitate de măsură a masei egală cu 0.45359237 kg.

[35] Inch – unitate de măsură pentru lungime egală cu 25.4 mm.

Dovedind un dispreţ lejer pentru sistemul oficial de indicative (*call-sign*) prin care piloţii se identificau pe ei înşişi printr-un „nume" desemnat oficial urmat de un număr format din trei cifre, grupul lui Gray a folosit tema Walt Disney. Gray a devenit *Snow White*, iar *wingmen*[36]-ii săi *Dopey*, *Grumpy*, *Sneezy*, etc (cei 7 pitici). Asta s-a întâmplat nu cu mult înainte ca *Skyraider*ul lui Gray să încaseze o lovitură deasupra teritoriului inamic.

— Din fericire pentru mine, spunea Gray, la puţin timp după ce am ajuns în apă o navă de salvare a Coreei de Sud a venit şi m-a luat la bord.

Dar lucrurile au fost mai complicate de atât. *Skyraider*ul lui Gray s-a scufundat imediat ce s-a prăbuşit în apă. El a reuşit să iasă din cockpit, dar, după cum a povestit „*eram tras în jos de greutatea echipamentului meu de supravieţuire, ce includea pistolul, centura cu muniţie, vesta Mae West, şi multe altele. N-am putut declanşa rapid cartuşul cu CO_2 ataşat la Mae West, chiar dacă se afla undeva chiar în faţa mea. Am început să mă scufund, dar am apucat cordelina la timp, şi atunci sud-coreenii m-au tras afară din apă*."

La bordul portavionului, echipajul a primit veştile bune de la *Grumpy*, *wingman*ul lui Grey care zbura rotindu-se deasupra.

— *Snow White* se află în siguranţă! a raportat cu o evidentă notă de exuberanţă în voce.

Portul Wonsan, în apele căruia se prăbuşise Gray, întâmplător, era o importantă poartă maritimă aflată pe coasta de est, în Coreea. Apărat de furtuni de o barieră naturală muntoasă, este lipsit de gheţuri şi în timpul iernii. De aceea era un loc potrivit pentru amerizarea forţată a unui avion, atât timp cât supravieţuitorii nu erau lăsaţi să stea prea mult în apele reci din celelalte anotimpuri, nu vara.

Filozofia lui Gray referitoare la zborul la joasă altitudine pentru a mări precizia atacului îşi avea neajunsurile ei. Când explodează o bombă lansată de un avion aflat în zbor rapid, inevitabil trimite spre cer un evantai de schije. Pilotul are doar câteva fracţiuni de secundă pentru a cabra şi degaja dacă lansează de la joasă altitudine, unde are toate şansele să încaseze lovituri de la propria sa armă.

Câteva zile mai târziu după prima sa baie în apele coreene, Gray îşi îndrepta avionul către gura unui tunel în care inamicul adăpostise o locomotivă. A lansat o bombă de 1.000 pounds, după care a degajat din atac. Aparent, bomba a explodat chiar în gura tunelului, o lovitură bună. Totuşi, fragmente din ea au lovit AD-ul, producând sunete de rău augur. Avionul abia mai putea să zboare şi pentru că ducerea lui pe puntea portavionului era îndoielnică, Gray şi-a avertizat *wingman*ul că va încerca să execute o aterizare de urgenţă pe o pistă numită K-55. Într-un fel sau altul, a reuşit

[36] Wingman – coechipier în formaţia de zbor.

să-şi ducă avionul rănit la sud de paralela treizeci şi opt, paralel cu câmpul, pe care a aterizat.

La sol, pe K-55, mecanicii au examinat *pasărea*, au dat din cap şi au declarat-o „moartă". Avionul a fost destinat dezansamblării pentru recuperarea pieselor bune, iar Gray a ajuns înapoi pe *Essex*. În douăzeci şi patru de ore se afla la bordul unui alt *Skyraider* survolând Coreea de Nord în altă misiune de luptă.

După câteva zile, Gray, care a survolat din nou la joasă altitudine un obiectiv, încasând nu mai puţin de cincizeci şi nouă de găuri în învelişul avionului din cauza focului armelor de la sol, le-a spus celor de pe portavion că se poate recupera la bordul navei şi a făcut-o fără manifestări dramatice. Pentru Paul Gray a fost o zi aproape obişnuită la „birou".

Din fericire, avionul său a putut fi reparat, deşi vederea acestor găuri l-au înfuriat pe Andrew Syzmanski, un *lieutenant j.g*.[37], ofiţerul de mentenanţă al VF-54 însărcinat cu peticirea avioanelor de la bordul lui *Essex*. Originar din Brooklyn, cunoscut la fel de bine pentru limbajul său picant, cât şi pentru abilităţile sale de mecanic, „Ski" a întrebat doar, retoric: „*Ce încearcă să facă*? *Să le fărâme mai repede decât pot eu să le repar*?".

Altădată, în timp ce Gray ataca o coloană de camioane nord coreene, un artilerist antiaerian a luat *Skyraider*ul lui Gray în colimator. Un şir de proiectile de 37 mm s-a îndreptat spre rapidul avion-naval, iar unul a perforat motorul. Flăcările au erupt de sub capotă. Instinctiv, unul dintre *wingmen*ii săi a transmis către portavion mesajul îngrijorător: „*Snow White a fost lovit*!".

Gray a urcat la altitudine şi şi-a orientat bombardierul către mare şi *Essex*, aflat la cincizeci de mile depărtare. Imediat şi-a dat seama că atunci când trage maneta ce controlează amestecul de combustibil – aflată alături de maneta de gaze şi de levierul de control al pasului elicei în stânga tabloului de bord – care taie afluxul de benzină spre motor, flăcările dispar. Desigur, aceasta provoacă şi oprirea motorului. Dar, manevrând mixtura intermitent putea să zboare un pic cu motor, apoi să planeze, iar să zboare, iar să planeze...

În acest fel şi-a dus avionul peste munţi şi câmpii şi a ajuns deasupra apei, a cărei temperatură era artică, 37^0 F ($1,7^0$ C).

„*La temperatura asta, în mai puţin de juma' de ceas, mori îngheţat*, îşi spuse Gray. *Mâinile fără mănuşi vor deveni inutile în cinci minute*."

Costumul de protecţie la frig, numit de zburători „*poopy*", acoperea tot corpul şi era încălzit cu apă caldă. Era făcut din material impermeabil, cauciucat, şi bine strâns la încheieturile mâinilor. Cizmele mari erau integrate în acest costum fiind parte componentă.

---

[37] Lieutenant junior grade – grad militar în US Navy (cod NATO OF-1); echivalent *locotenent*.

Gray a descoperit un distrugător american ce naviga încet pe marea agitată şi a coborât către el. A amerizat în vecinătatea navei, s-a extras singur din avionul ce se dezintegra şi a alunecat în apă. Infernul de flăcări ce cuprinsese R-3350[38] a fost repede stins de apa sărată a oceanului.

Aceasta a fost a treia prăbuşire.

După alte câteva săptămâni Gray a fost lovit din nou, dar a reuşit să se *târască* până la K-15, o altă pistă de aterizare de urgenţă de la sud de paralela treizeci şi opt. A patra sa doborâre. Unii începuseră să creadă că CO al VF-54 este fermecat.

Nord coreenii nu priveau lucrurile astfel. Ziarele lor au început să-i ameninţe pe *Snow White* şi ceata sa de piloţi navali, care acumulau un palmares bogat de poduri, trenuri, camioane şi baze de aprovizionare distruse.

De exemplu, atacul asupra Kap Son. O bază inamică construită la poalele munţilor aproape de Yalu River, în Coreea de Nord, a devenit obiectivul principal pentru cele mai îndrăzneţe raiduri din anul 1951, dacă nu chiar din întregul război.

Sursele de Informaţii au aflat că o întâlnire la nivel înalt între oficialii comunişti nord coreeni şi cei chinezi urma să aibă loc acolo. Gray a fost selectat să conducă un atac asupra bazei, aflată la trei sute de mile periculoase de *Essex*. El şi ai săi *wingmen*i vor trebui să zboare fără acoperirea camarazilor de pe avioanele de vânătoare cu reacţie.

După examinarea hărţilor, a amplasamentelor de *triple*-A[39] şi a staţiilor de detecţie radar, a decis să zboare la mică altitudine. Planul a fost să se reunească după lansare, să traverseze ţărmul şi să coboare la nivelul copacilor, copiind relieful terenului, care, era de sperat, va feri avioanele de ochii radar ai inamicului. Opt *Skyraider* şi opt *Corsair* încărcate cu bombe de 1.000 *pounds* şi napalm, au fost catapultate de pe *Essex* în ninsoare. Adunate într-o formaţie largă pentru zborul de croazieră, cele şaisprezece avioane foarte încărcate şi-au început călătoria.

Navigaţia la joasă altitudine (în ultimii ani asemenea zboruri sunt numite *sandblasters* – spulberă nisipul) este destul de dificilă chiar şi deasupra unui teren familiar deoarece pilotul are o perspectivă radical schimbată faţă de cea pe care o ştia de la altitudine mare. Planificarea atentă înainte de zbor cu respectarea timpilor de zbor şi continua observare a reperelor de pe ruta prestabilită sunt critice.

---

[38] Wright R-3350 Duplex-Cyclone – unul dintre cele mai puternice motoare radiale produse în SUA 2.200-3.700 CP. 18 cilindri, pe două rânduri, răciţi cu aer, supraalimentare.

[39] Triple-A – Artilerie Anti Aeriană.

Cam la o oră şi jumătate după decolarea de pe pista lor mobilă, *Snow White* şi trupa sa au depistat baza – de fapt, un grup de construcţii tip baracă, foarte apropiate una de alta. Gray le-a semnalat *wingmen*ilor săi să mărească viteza de apropiere.

O uimită şi dezorientată adunare de chinezi şi coreeni au auzit tunetul a şaisprezece motoare cu piston, apoi au văzut valul de avioane venind direct asupra lor.

— Pregătirea pentru lansare, a transmis Gray prin radio pe când se apropia de punctul iniţial, prestabilit.

*Wingmen*ii săi l-au urmat în formaţie evantai atunci când şi-a cabrat *Skyraider*ul direct spre înalturi, transformând viteza în altitudine. La verticala bazei au ajuns la 5.000 picioare, şi au întrat în picajul de atac. Unul după altul, *Skyraider* şi *Corsair* l-au urmat, largându-şi secvenţial încărcătura mortală, apoi au degajat pentru a părăsi zona obiectivului.

Primul asalt a durat doar un minut sau două, dar a produs un holocaust de globuri de foc roşu-portocalii urmate de coloane de nori negri de fum. Atacurile repetate cu bombele de 500 *pounds* şi apoi cu napalm au ars complet şi au nivelat baza.

„*Frumuseţea a fost*, îşi amintea Gray, *că nici o bombă nu a căzut în afara perimetrului bazei. Toate au fost la ţintă*."

După câteva zile Informaţiile au raportat că atacul a avut un succes deosebit şi că 100 inamici au fost ucişi. Nu a existat nici o pierdere printre americani.

Puţin după aceea, a început să circule zvonul că nord-coreenii ofereau 10.000 $ pentru capetele unui pilot naval numit Paul Gray şi ai săi *wingmen*i.

„*Asta e o grămadă de bani şi astăzi, dar pe atunci erau ai dracului de mulţi*, a spus Gray. *Am fost oarecum flatat, în ciuda faptului că era neliniştitor să ştii că cineva a pus un preţ pe capul tău. Totodată m-a făcut să mă gândesc că, în cazul în care aş fi fost doborât, aş fi preferat, dacă ar fi fost posibil, să nu se întâmple deasupra pământului unde riscam să fiu capturat. Aş fi preferat să o păţesc deasupra mării."*

Nu a constituit o surpriză faptul că superiorii au început să observe semne de oboseală la *Snow White*. Începuse să aibă ticuri nervoase. Medicul de pe *Essex* i-a spus că trebuie să o lase mai uşor pentru o vreme şi să se odihnească. De fapt, era hotărât să ceară oficial consemnarea la sol, ceea ce însemna scoaterea sa completă din planificarea pentru zboruri.

„*Era o dimineaţă de iarnă cumplit de friguroasă*, îşi reamintea Gray. *Vântul, cu ace de gheaţă, bătea puternic pe puntea de zbor. Dar am decolat şi am fost pe curs spre obiectiv, înainte ca să ajungă la mine ordinul că nu mai am voie să zbor*."

Mai la nord de un loc numit Munchon, Gray executa un atac la joasă altitudine, când un glonţ de calibrul .50 tras de la sol a lovit avionul. Fragmente din elice au zburat aiurea. În ciuda acestui lucru, a ajuns cu avionul deasupra apei. *Skyraider*ul vibra

teribil, aşa că Gray s-a hotărât să amerizeze din nou în apele arctice ale portului Wonsan, între valurile înspumate.

„Snow White a fost doborât din nou." Mesajul a fost primit într-o tăcere plină de îngrijorare la bordul portavionului. Camarazii din *squadron* aflaţi în *ready room*[40] şi-au întrerupt jocul de cărţi. De cinci ori, *Commander* Gray a dat cu *Skyraider*ul de pământ sau în apă. Acum oamenii se gândeau: *„De data asta norocul l-a părăsit*."

Dar n-a fost aşa. Distrugătorul USS *Twinning* a ajuns lângă avionul ce se scufunda la patruzeci de minute după prăbuşire. Nava a trimis o barcă de salvare şi l-a scos pe *Snow White* din apa îngheţată.

Jocul de cărţi a fost reluat. Un glumeţ din grup a scris un anunţ ce a fost postat în *ready room* : *„Fiţi atenţi când amerizaţi cu avioanele avariate în portul Wonsan. Să nu daţi peste Commander Gray*."

A fost ultima dată când Gray s-a mai prăbuşit cu un avion, dar nu a fost ultima sa misiune. Şi-a luat nişte timp de odihnă aşa cum i s-a ordonat, dar a mai executat încă zece incursiuni de luptă înainte ca *Essex* să fie retras de pe poziţie şi trimis acasă.

[40] Ready room – sala de pregătire a piloţilor.

Crucea de Plumb

fragment din

The First and the Last

de

Adolf Galland

versiunea în limba română
uncris

Adolf Galland mai apare o dată în paginile acestei compilaţii într-un fragment din *The Greatest Aces* de Edward H. Sims, într-una din zilele sale proaste în care a fost doborât de două ori.

Aici Galland povesteşte despre zborul pe avioane de vânătoare cu reacţie, *Me*-262[41], la sfârşitul războiului, în ceea ce ştia foarte bine că este o încercare sortită eşecului, şi doar pentru a fi din nou învins, de data aceasta de un american aflat într-un P-51 *Mustang*[42].

Stephen Coonts

Ultima bătălie a războiului asupra Germaniei în care americanii au suferit pierderi impresionante a fost câştigată de piloţii din *Jagdgeschwader*[43] pe 18 martie 1945, deasupra Berlinului. Capitala Reichului a fost atacată de 1.200 bombardiere escortate de 14 *squadron* de vânătoare dotate cu avioane P-51. Deşi multe baterii de *flak* fuseseră mutate pe frontul de est aflat în apropiere, şaisprezece bombardiere au fost atât de greu lovite încât au trebuit să execute aterizări de urgenţă în spatele liniilor sovietice. Inamicul a suferit pierderi mult mai grele provocate de vânătorii cu avioane cu reacţie din JG-7. Dintre rapoartele de zbor americane unul subliniază că un *Me*-262

[41] Messerschmitt Me 262 Schwalbe / Sturmvogel – primul avion operaţional de vânătoare cu reacţie din lume (german).
[42] P-51 Mustang – avion de vânătoare american, cu rază mare de acţiune.
[43] Jagdgeschwader – Aviaţia de vânătoare germană în WW II.

a străpuns iar şi iar, cu uşurinţă, ecranul de apărare făcut de escorta de vânători şi a doborât bombardiere din formaţia foarte strânsă, unul după altul, în ciuda superiorităţii de 100:1. În afara celor doborâte de *flak*, americanii au trebuit să mai raporteze pierderea a douăzeci şi cinci de bombardiere provocată de vânătorii cu reacţie germani, în timp ce avioanele noastre de vânătoare cu motoare cu piston n-au putut înregistra nici o victorie împotriva masei de avioane de vânătoare aliate ce alcătuia escorta. Doolittle[44] şi Tedder[45] cer măsuri imediate şi decisive pentru prevenirea operaţiunilor desfăşurate de vânătorii cu reacţie germani, dar fără a preciza care ar putea fi aceste măsuri.

În ianuarie 1945 am început organizarea unităţii mele, conform ordinului lui Hitler. S-a răspândit repede prin aviaţia de vânătoare zvonul că la Brandemburg-Briest se forma escadrila 44. Numele nostru oficial a fost JV-44.

Steinhof era însărcinat cu re-antrenarea piloţilor. Lützow ni s-a alăturat venind din Italia. Barkhorn, care obţinuse peste trei sute de victorii pe frontul de est, Hohagen, Schnell şi Krupinski au fost racolaţi la externarea din spital. Mulţi s-au prezentat fără permisiune sau ordine de transfer. Mulţi dintre ei s-au aflat în acţiune încă din primele zile ale războiului, şi cu toţii fuseseră răniţi. Cu toţii aveau cicatrici de război şi purtau cele mai înalte medalii. *Crucea de Cavaler*[46] era – ca să spunem aşa – insigna unităţii noastre. În prezent, după o lungă perioadă de inferioritate tehnică şi numerică, voiau să simtă încă o dată sentimentul superiorităţii aeriene. Voiau să rămână cu renumele de *primii* piloţi cu reacţie dintre *ultimii* piloţi de vânătoare ai *Luftwaffe*[47]. Pentru aceasta erau încă odată gata să încerce sacrificându-şi vieţile.

Curând după primirea primelor avioane eram staţionaţi la Munich-Riem. În primele ore ale dimineţii zilei de 31 martie, 1945, JV-44 a decolat în formaţie strânsă, şi după patruzeci şi două de minute avioanele au aterizat la Munich. Distanţa de circa trei sute de mile a fost parcursă în timp record.

În Munich unitatea a luat forma finală. Escadrila de Experţi, aşa cum eram numiţi, avea ca piloţi un general-locotenent, doi colonei, un locotenent-colonel, trei

---

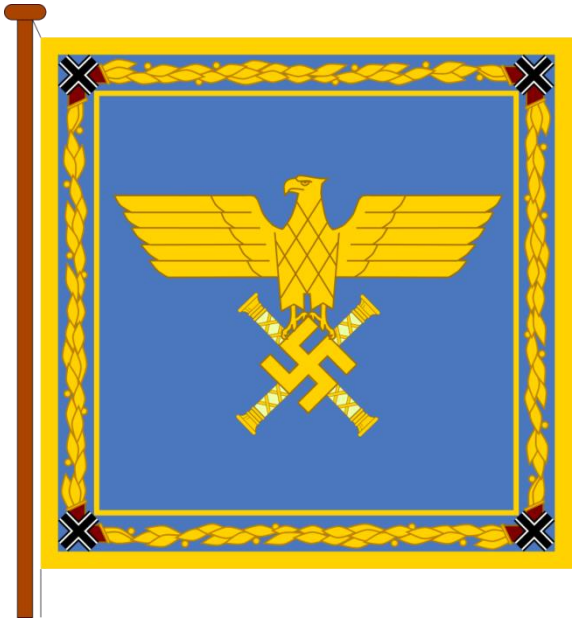
[44] James Harold "Jimmy" Doolittle (1896 – 1993) – pionier al aviaţiei americane, cunoscut pentru raidul aerian asupra Tokyo.

[45] Marshal of the Royal Air Force Arthur William Tedder, 1st Baron Tedder, GCB (1890 – 1967) – comandant al forţelor aeriene britanice. Autor al tacticii de bombardament numită "covor de bombe".

[46] Ritterkreuz – Crucea de Cavaler a Crucii de Fier. Înaltă decoraţie germană.

[47] Luftwaffe – Aviaţia Militară Germană în WW II.

maiori, cinci căpitani, opt locotenenţi şi cam acelaşi număr de sublocotenenţi. Nici unul dintre noi nu-şi imagina că am fi capabili să aducem mult aşteptata „cotitură" a războiului. Cuvântul magic „reacţie" ne-a adus la un loc pentru a experimenta încă o dată *„die große Fliegerei"*[48]. Ultima noastră misiune nu a fost decât o vânătoare lipsită de griji. Noi nu numai că ne luptam cu dificultăţile tehnice, tactice şi de aprovizionare, dar ne lipsea şi imaginea clară a situaţiei aeriene a potopului ce venea dinspre vest – o imagine absolut necesară pentru succesul unei operaţii. În fiecare zi fronturile se mişcau tot mai aproape din trei părţi. Dar cel mai rău era faptul că aerodromul nostru se afla sub observaţie continuă de către o majoritate copleşitoare de vânători americani. În timpul unui raid am fost loviţi rău de trei ori. Au trebuit mobilizaţi mii de muncitori pentru a menţine operaţională o pistă de aterizare printre craterele de bombe.



În mod surprinzător, am fost convocat de Göring la Obersalzberg în jurul datei de 10 aprilie. Spre uimirea mea m-a primit cu cea mai mare politeţe, interesându-se de progresul acţiunilor noastre iniţiale, şi confirmându-mi între patru ochi că îngrijorarea mea referitoare la folosirea *Me*-262 ca bombardier pentru apărarea Reichului a fost corectă. Faptul indica că *Reichsmarshall* a început să-şi dea seama că am avut dreptate, împotriva tuturor confruntărilor de opinii din ultimele luni. A fost ultima oară când l-am văzut pe Göring.

Cu patru săptămâni înainte de colapsul forţelor armate, aviaţia de vânătoare era încă un factor ce nu putea fi ignorat. Operaţiunile declanşate de pe aerodromul Riem au început în ciuda tuturor dificultăţilor. Evident, noi puteam să ridicăm în aer doar unităţi mici. După aterizare, avioanele trebuiau remorcate imediat în afara aerodromului, fiind dispersate în teritoriu şi complet camuflate. Aducerea lor pe aerodrom şi decolarea devenea din ce în ce mai dificilă: până la urmă era o problemă de noroc. Raidurile se desfăşurau unul după altul.

În această situaţie siguranţa personalului era prioritară şi exceda orice ordine de a degaja aerodromul. Fiecare pilot era responsabil pentru propria sa protecţie şi trebuia să-şi sape singur adăpostul individual. Când venea vorba de muncă fizică, nici nu vă puteţi imagina pe cineva mai leneş decât un pilot de vânătoare aflat în al şaselea său an de serviciu sub arme. Piloţii mei bombăneau teribil despre pământul tare de la Riem.

[48] die große Fliegerei – marea Aviaţie (germ)

Întors dintr-o misiune, stăteam cu ei pe pista vestică, privind atacul în valuri succesive al bombardierelor asupra staţiei de cale ferată din Munich. Deodată cineva a urlat „*Achtung*! *Bombenangriff*!”[49] Deja degetul urât al morţii – cum numeam noi avioanele de observaţie ce marcau obiectivele pentru raiduri – arătase spre aerodromul nostru. Am sprintat în urma unuia dintre piloţi, care s-a strecurat într-un adăpost individual din apropiere pe care şi-l săpase pentru sine. *Al dracului de îngust*, m-am gândit... deh, era individual. Era şi foarte puţin adânc. Atunci primul val de bombe au şuierat în cădere, deasupra capetelor noastre. Năucitoare: şuieratul, explozia, cutremurul pământului. O scurtă pauză a urmat atacului bombardierelor din prima formaţie. Eu eram culcat peste sergentul Knier. Acesta tremura, dar ca răspuns la întrebarea mea a susţinut că nu-i era mai frică decât îmi era mie.

Adăpostul nostru avea un fel de acoperitoare. Câteva resturi au lovit acest capac cu un zângănit metalic. Ceva mă presa pe spate.

— Knier, ce-i asta de pe spatele meu?

— O bombă de 100 *pounds*, *Herr General*, a fost răspunsul prompt.

Acum am început să tremur. Alte cinci salve au urmat la intervale scurte. În jur era fum, resturi, cratere, foc, distrugeri. Toţi germanii au trecut prin aşa ceva în ultimii ani de război – în oraşe, în fabrici, pe câmpul de luptă, pe nave şi submarine: bombe, bombe, bombe! Dar te simţeai atât de neajutorat când te aflai în mijlocul unui raid şi, mai rău, să fii adăpostit sub una dintre propriile bombe.

Pe parcursul ultimelor săptămâni ale războiului puteam dota unele dintre avioane cu armament adiţional, care-i asigurau lui *Me*-262 o mai mare putere de foc: rachete RbledM de calibrul 3 cm şi 500 g explozibil. O singură lovitură era suficientă să doboare un bombardier multimotor. Erau fixate sub aripă în două suporturi care conţineau 24 rachete. Într-o grabă febrilă mecanicii noştri şi echipajele de asistenţă au încărcat câteva avioane. Am decolat cu unul dintre ele.

În districtul Landsberg din Lech am întâlnit o formaţie de aproximativ şaisprezece *Marauder*[50]. Noi le numeam *Halbstarke*[51]. Am deschis focul de la distanţa de circa şase sute de metri, lansând într-o jumătate de secundă o salvă de 24 rachete asupra acelei formaţii strânse. Am văzut două lovituri certe. Un bombardier a fost cuprins instantaneu de flăcări şi a explodat; al doilea a pierdut părţi mari din ampenaje şi aripă şi a început să spiraleze în cădere. Între timp, alte trei avioane care decolaseră împreună cu mine au atacat şi ele cu succes. Coechipierul meu, Edward Schallnoser –

---

[49] Achtung! Bombenangriff! – Atenţie! Bombardament! (germ)

[50] Martin B-26 Marauder – bombardier american, mediu, bimotor, în WW II.

[51] Halbstarke – derbedeu (germ)

care, într-o luptă deasupra Riem, a pintenat efectiv un *Lightning* pentru că nu mai avea muniţie – a tras în *Maraudere* toate rachetele.

În acea seară s-a întors la bază cu paraşuta sub braţ şi cu un picior răsucit.

Impresia noastră asupra eficienţei acestei noi arme a fost indescriptibilă. Rachetele puteau fi trase de dincolo de raza focului defensiv al bombardierelor. O salvă bine ţintită probabil că putea lovi simultan câteva bombardiere. Acesta era modul de spargere al formaţiilor de avioane. Dar acesta a fost la sfârşitul lui aprilie 1945! În mijlocul retragerii, la începutul înfrângerii noastre! Nu vreau să mă gândesc la ce am fi putut face dacă am fi avut aceste avioane de vânătoare cu reacţie, tunurile de 3 cm cu tragere rapidă şi rachetele de 5 cm, cu câţiva ani mai înainte – înainte ca potenţialul nostru de război să fie distrus, înainte ca mizeria de nedescris să fi căzut asupra Germaniei odată cu raidurile bombardierelor. Nu am îndrăznit să ne gândim la aceasta. Acum nu puteam face nimic decât să zburăm şi să luptăm şi să ne facem până la sfârşit datoria ca piloţi de vânătoare.

Serviciul activ continua să provoace pierderi serioase. Pe 18 aprilie, Steinhoff s-a prăbuşit la decolare, dar a reuşit să iasă singur din epava în flăcări a avionului, însă cu arsuri grave. Câteva zile mai târziu, Günther Lützow nu s-a mai întors din misiune. Mult timp după război încă mai speram că acest nemaipomenit ofiţer poate nu ne-a părăsit pentru totdeauna. În acelaşi spirit şi cu aceeaşi devoţiune au căzut mulţi piloţi tineri din unitatea noastră.

Dar soarta Germaniei era hotărâtă. Pe 25 aprilie soldaţii americani şi sovietici şi-au dat mâna pe Elba. Ultimul inel defensiv al Berlinului a fost străpuns în curând. Steagul roşu flutura peste Ballhausplatz, în Vienna. Frontul german din Italia cedase. La Pilsen a căzut ultima bombă din cele 2.755.000 t pe care aliaţii occidentali le-au aruncat supra Europei în cei cinci ani de război.

În ce moment mi-am convocat piloţii şi le-am spus:

— Din punct de vedere militar războiul este pierdut. Acţiunile noastre de aici nu mai pot schimba nimic. Eu voi continua să lupt, deoarece zborul pe *Me*-262... m-a *prins* şi pentru că sunt mândru să fiu printre ultimii piloţi de vânătoare din *Luftwaffe*. Numai cei ce simt la fel vor continua să zboare cu mine.

Realitatea dură a războiului a tranşat în cele din urmă problema „*Me-262 trebuie folosit ca bombardier sau ca avion de vânătoare*?" în favoarea noastră. Liderii erau complet absorbiţi de problemele personale în Berlin şi prin alte părţi. Numeroase departamente, care până acum erau implicate în alocarea şi operarea avioanelor cu reacţie, încetaseră să mai funcţioneze sau nu mai dădeau nici un semn de viaţă. Comandanţii de bombardiere, recunoaştere, piloţi de vânătoare, piloţi ce operau noaptea şi diversele unităţi de testare care au fost dotate cu râvnitul *Me*-262 ne-au transferat nouă

avioanele. Avioanele cu reacţie ne erau aduse din toate părţile. În final, aveam şaptezeci de avioane.

Pe 26 aprilie am avut ultima mea misiune de război. Am condus şase vânători ai VJ-44 împotriva unei formaţii de *Maraudere*. Micul nostru post de direcţionare ne-a adus în contact cu inamicul. Situaţia meteo: nori răzleţi la diverse altitudini, cu spaţii între ei, pământul vizibil în aproximativ două treimi din zona de operaţii.

Am luat contact cu formaţia inamică în districtul Neuburg, pe Dunăre. Încă o dată am observat cât era de dificil – datorită marii diferenţe de viteză şi a norilor care acopereau reperele terestre – să descoperi direcţia relativă de zbor între propriul avion şi cel al inamicului, şi cât de dificil era să execuţi apropierea. Această dificultate îl adusese deja la disperare pe Lützow. Am avut discuţii repetate, şi de fiecare dată când rata atacul, acest atât de bun *kommodore* pe bombardiere îşi blestema ineficienţa ca pilot de vânătoare. Dacă mai era nevoie de vreo confirmare a inutilităţii alocării avioanelor *Me*-262 ca bombardiere, experienţa noastră era suficientă.

Dar acum nu era timp pentru astfel de consideraţii. Noi zburam în direcţie aproape opusă formaţiei de *Maraudere*. În fiecare secundă ne apropiam cu trei sute de metri. Nu spun că am abordat această luptă în modul ideal, dar mi-am condus formaţia într-o poziţie destul de favorabilă deschiderii focului. Am înlăturat siguranţele tunului şi ale butonului de lansare a rachetelor! Chiar şi la această distanţă considerabilă am întâlnit un foc defensiv susţinut. Ca de obicei într-un *dogfight*, eram încordat şi excitat: am uitat să îndepărtez şi a doua siguranţă de la rachete. Nu au fost lansate. Mă aflam în poziţia ideală pentru executarea focului, am ochit cu atenţie şi am apăsat puternic pe buton – nici un rezultat. Ce frustrare pentru un pilot de vânătoare! Dar tunul meu de 3 cm continua să funcţioneze. Şi mai avea încă mult mai multe proiectile decât folosisem până acum. În acel moment, Schallnoser, „berbecul" reactiv, a fulgerat în trecere. Când „berbecul" spărgea formaţia inamică nu făcea nici o distincţie între prieteni şi duşmani.

Această înfruntare a durat doar o fracţiune de secundă – una importantă, trebuie precizat. Un *Marauder* din ultima linie asupra căruia am tras a explodat. Acum am atacat un alt bombardier aflat în fruntea formaţiei. A fost puternic lovit când am trecut foarte aproape pe deasupra lui. În timpul aceste treceri prin formaţia inamică am încasat câteva lovituri din partea liniei defensive. Dar voiam neapărat să aflu ce s-a întâmplat cu cel de-al doilea bombardier pe care-l atacasem. Nu eram foarte sigur dacă s-a şi prăbuşit. Până la acest moment nu am constatat să existe vreo escortă de avioane de vânătoare.

Deasupra formaţiei l-am atacat pe ultimul, am degajat mult spre stânga... şi în acest moment s-a întâmplat: un iad de foc m-a înconjurat. Un *Mustang* m-a surprins „dormind". Ceva m-a lovit în genunchiul drept. Tabloul de bord cu instrumentele sale indispensabile a fost spulberat. Motorul din dreapta a fost şi el lovit. Capota sa metalică – atât cât mai rămăsese – se legăna îndoită în curentul de aer. Apoi a fost lovit şi motorul stâng. Abia mai reuşeam să menţin avionul în aer.

În această situaţie stânjenitoare aveam doar o dorinţă: să ies din cabina-*coşciug* care acum părea bună doar ca să mor în ea. Dar am fost paralizat de groază că voi fi împuşcat în timp ce voi coborî cu paraşuta. Experienţa ne-a învăţat că noi, piloţii de avioane de vânătoare cu reacţie trebuie să ţinem cont de această posibilitate. Apoi am descoperit că chinuitul meu *Me*-262, cu unele ajustări, putea fi din nou cârmuit. După un picaj prin stratul de nori am văzut autostrada sub mine; în faţa mea era Munich şi la stânga Riem. În câteva secunde eram la verticala aerodromului. Dar jos era remarcabil de linişte, ca şi cum ar fi fost mort. Pentru că-mi recăpătasem încrederea în mine, am făcut obişnuitul salut prin înclinarea alternativă a aripilor apoi am intrat pe panta de aterizare. Un motor nu a reacţionat deloc la comanda manetei de gaze. Nu-i puteam reduce puterea. De acea, chiar înainte de marginea aerodromului am fost nevoit să opresc ambele motoare. O trenă lungă de fum se târa după mine. Abia în acest moment am văzut nişte *Thunderbolts*[52] în atac la joasă altitudine asupra aerodromului nostru. Nu mai aveam nici o şansă. Nu auzisem avertismentele postului nostru terestru pentru că antena îmi fusese retezată atunci când am fost atacat. Rămăsese doar un lucru de făcut: aterizare drept înainte sub focul avioanelor de atac! Când am atins solul mi-am dat seama că roata anterioară era în pană. Vibra oribil pe pământul ce mă primea din nou pe mica pistă de aterizare cu viteza de 150 mph.

Frâna! Frâna! Avionul nu voia să se oprească! În cele din urmă am ieşit din cockpit şi m-am adăpostit într-un crater de bombă. Erau destule pe pistă. Bombele şi rachetele explodau peste tot în jur; rafalele trase de *Thunderbolts* şuierau şi loveau. Încă un atac la joasă înălţime. Din cel mai rapid avion de vânătoare... într-un crater de bombă... un sentiment absolut mizerabil!

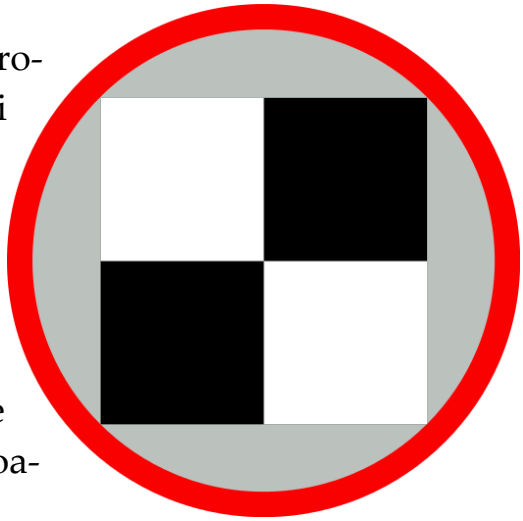
Prin tot acest *foc-de-artificii* un tractor blindat venea în viteză către mine, frânând brusc alături. Era unul dintre mecanicii noştri în spatele căruia m-am urcat repede. Demaraj în trombă pe cea mai scurtă cale afară de pe aerodrom. În tăcere, l-am bătut pe umăr. A înţeles mai bine ce am vrut să spun decât orice cuvinte despre legătura strânsă dintre zburători şi personalul de la sol.

Ceilalţi piloţi care luaseră parte la operaţiune au fost direcţionaţi pe aerodromurile din apropiere, sau au sosit la Riem după atac. Am raportat cinci victorii sigure şi nici o pierdere dintre ai noştri.

---

[52] Republic P-47 Thunderbolt – avion de vânătoare american (WW II), unul dintre cele mai grele dotate cu un singur motor cu piston.

Inamicul, avansând dinspre nord, traversase deja Dunărea în câteva locuri. JV-44 îşi pregătea ultimul transfer. Bär, care venise la noi cu rămăşiţele din al său *Volksfighter*[53] test commando, a preluat comanda în locul meu. Cam şaizeci de avioane cu reacţie au zburat la Salzburg. Ordinele au venit de la Reichskanzlei şi de la cei din *Luftwaffe* aflaţi la Berchtesgaden pentru un transfer imediat la Praga pentru a continua de acolo lupta complet lipsită de speranţă pentru Berlin. Executarea acestor ordine a fost întârziată până ce au devenit lipsite de orice sens.



Pe 3 mai avioanele din JV-44 erau parcate pe aerodromul din Salzburg fără nici un camuflaj. Vânătorii americani se roteau deasupra. Nu trăgeau, nu lansau bombe; evident sperau că în curând vor pilota avioanele de vânătoare cu reacţie germane care le făcuseră atâtea zile fripte. Salzburg se pregătea de capitulare. Unităţile avansate ale armatei lui Devers se apropiau de oraş. Când şenilele primului tanc au fost auzite pe aerodrom, nu a mai rămas nici o altă posibilitate: avioanele noastre au fost incendiate.

[53] Unitate de testare pentru Heinkel He 162 Volksjäger – avion de vânătoare german (WW II), monomotor, cu reacţie.

Obiectivul: Hong Kong

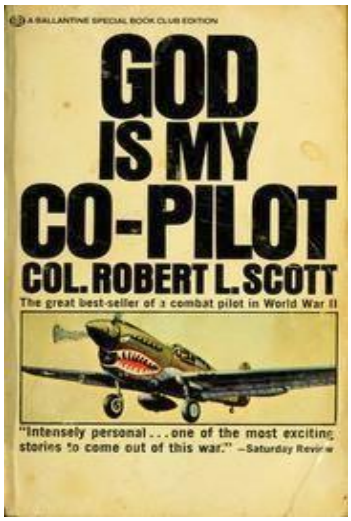
fragment din

God Is My Copilot

de

Robert L. Scott, jr.

versiunea în limba română
uncris


A BALLANTINE SPECIAL BOOK CLUB EDITION
GOD IS MY CO-PILOT
COL. ROBERT L. SCOTT
The great best-seller of a combat pilot in World War II
"Intensely personal . . . one of the most exciting stories to come out of this war." —Saturday Review

Robert L. Scott era un pilot de vânătoare „bătrân"(34 ani) când a început Al Doilea Război Mondial, dar a dovedit, din nou, că dacă vrei cu adevărat, totul e posibil. A fost rănit în China, iar curând după aceea se afla într-un *Curtiss* P-40[54] luptând cu *Zero*urile. A realizat un record de luptă de invidiat – o duzină de victorii – şi era *group commander*[55] atunci când i s-a ordonat să se întoarcă în State – propagandiştii din *Army Air Corps*[56] aveau nevoie de un erou pentru a stimula cumpărarea obligaţiunilor de război[57]. A fost ales el indiferent dacă i-a plăcut sau nu.

Scott a fost la fel de bun la tribună, pe cât a fost în aer. În 1943 a dictat *God Is My Copilot* în numai trei săptămâni printre cuvântările mobilizatoare. Cartea a avut de toate – împuşcături, zbor, moarte, o luptă titanică împotriva inamicului necruţător, minunata victorie, totul întâmplat în exotica Chină, străină şi misterioasă – devenind instantaneu un best-seller. Hollywood-ul a făcut imediat un filmuleţ patriotic – acum demult uitat – dar cartea este în prezent o clasică a literaturii aviatice.

Fragmentul următor este pasajul meu favorit.

Stephen Coonts

---

[54] Curtiss P-40 Warhawk – avion american (WW II) de vânătoare/atac la sol, monoloc, monomotor.
[55] group commander – comandantul unei unităţi militare aparţinând de US Air Force formată din câteva *squadron*.
[56] Army Air Corps – unitate de aviaţie militară americană ce aparţine organizatoric de Armata Terestră (Army).
[57] War bonds – acţiuni financiare emise de guvern pentru finanţarea operaţiunilor militare în timp de război. Au şi rolul de a retrage din circulaţie masă monetară, ajutând la controlul inflaţiei.

Colonelul Meriam C. Cooper era aghiotantul generalului. Treaba sa era războiul. Cooper a fost unul dintre cei mai mari eroi ai Primului Război Mondial şi unul dintre cei mai buni soldaţi pe care l-am întâlnit vreodată. Nu am aflat niciodată când reuşea să doarmă. Atunci când ne-a vizitat în Kunming venind de la cartierul său general din Chungking, era în stare să apară în camera mea la orice oră din noapte. Sau când mă duceam eu să-l văd, îl puteam găsi la orice oră fumând din nelipsita sa pipă. Cooper a servit în *American Air Corps* în ultimul război, iar când acesta s-a sfârşit, el a continuat să lupte. S-a înrolat la polonezi în timpul războiului Ruso-Polonez şi a fost ajutorul comandantului în *Squadron Kosciuszko*. După ce a condus multe raiduri periculoase, atacuri la joasă înălţime, a fost recompensat cu cele mai înalte decoraţii militare poloneze. Mai târziu şi-a făcut o reputaţie de explorator în Persia, Siam şi Africa. După ce a luat parte activ la înfiinţarea *Pan-American Airways*, a devenit unul dintre cei mai cunoscuţi producători de filme din America.

Cooper a fost soldat până în vârful unghiilor, unul dintre cei mai inteligenţi oameni pe care puteam spera să-i întâlnesc, şi aghiotantul perfect pentru generalul Chennault. Datorită unei constante activităţi de spionaj efectuate în estul Chinei, am aflat despre o forţă de atac ce venea de la Hong Kong şi se îndrepta spre Insulele Solomon şi Saigon, şi despre un număr mare de nave ce staţionau în portul Victoria.

Acum Cooper muncea neobosit la planificarea celui mai mare raid al nostru împotriva japonezilor. Îmi amintesc foarte bine cum s-a închis şase zile şi nopţi în sediul generalului lucrând la logistica atacului asupra celui mai mare convoi care pleca de la Hong Kong. În fiecare dimineaţă când veneam la micul dejun, podeaua din jurul mesei era acoperită până la genunchi cu cutii goale de tutun Walnut pentru pipa lui Cooper, dar planurile au fost cele ale unui maestru. De fapt, generalul Chennault şi colonelul Cooper formau echipa tactică perfectă. Până la mijlocul lui octombrie totul a fost gata pentru raidul de bombardament, iar noi aşteptam doar vestea din răsărit că apele dintre Kowloon şi Hong Kong erau pline cu japonezi.

Către sfârşitul lui octombrie a sosit şi vestea mult aşteptată. Portul Victoria era plin cu nave japoneze. În cel mai deplin secret am fost gata de plecare.

Avioanele noastre vor decola din Kunming, dar, desigur, vom folosi bazele intermediare din secţiunea Kweilin-Hengyang, 500 mile spre est. Hong Kong, dacă vă reamintiţi, se află la circa 325 mile sud-est de Kweilin. Este protejat din toate părţile de aerodromuri ale aviaţiei de vânătoare aflate la Canton şi Kowloon. Obiectivele noastre erau grupările de nave din rada portului, cele de la docurile din Kowloon şi navele din docurile uscate din Hong Kong.

În zorii zilei de 25 octombrie cele douăsprezece bombardiere ale noastre au decolat de la Yunnan spre Kweilin, iar curând după aceea Hill, Alison, Holloway şi cu mine am preluat comanda avioanelor de vânătoare. Trebuia să ne infiltrăm cu toţii în Kweilin, grupuri de avioane în acelaşi timp, ca să nu alertăm coasta de est a Chinei.

Timp de două săptămâni am fost îngrijorat în legătură cu acest atac. Credeam că poate avea loc în orice moment, iar din cauza tensiunii nu am putut dormi. Dar acum zburam către obiectiv. Puteam vedea peste tot în jur gurile de rechin ale avioanelor P-40 şi totul mergea bine – exact cum îmi dorisem tot timpul. Am aterizat la Kweilin la intervale de un minut începând cu ora opt. Bombardierele au sosit în curând, iar chinezii se ocupau de avioanele ce acopereau tot aerodromul. Erau cei mai fericiţi oameni pe care i-am văzut vreodată. Arătau către Japonia apoi cu degetul mare în jos spunând „*Bu-hao*".

În timp ce ei se ocupau de avioane, noi ne-am grăbit să ajungem la locul unde generalul făcea informarea finală. Trebuia să ne mişcăm repede, pentru că eram atât de aproape de bazele japoneze încât puteam fi surprinşi cu avioanele la sol dacă nu eram atenţi. După cincizeci de minute am decolat, întâi vânătorii, apoi bombardierele. După ce ne-am adunat în punctul prevăzut, am fost gata pentru cea mai importantă misiune a noastră.

Toţi eram mândri că participăm. Dar, privind la cele şapte P-40 ce escortau zece bombardiere, nu mă puteam reţine să cer iertare în numele celei mai puternice ţări din lume pe care o reprezentam noi. O, Doamne, dacă ar veni mai repede ziua când ne vom putea năpusti cu o mie de bombardiere împotriva inamicului, sau măcar cu o sută!

Acum aveam acea stare de nervozitate care precede lupta. Palmele îmi erau transpirate. Când mi le-am şters de pantaloni am văzut urme ca de mâl; sudoarea era amestecată cu praful roşu de la Kweilin de unde decolasem.

Am continuat să luăm altitudine până 20.000 picioare, iar la 17.000 erau bombardierele cu rază medie de acţiune în formaţie „lance": două „V" de câte trei, iar ultimul *element* un „diamant" de patru. Am survolat unul dintre punctele de reper (confluenţa a două râuri) ceea ce mi-a permis calcularea vitezei noastre faţă de sol. După cincizeci de minute am putut vedea sclipirea soarelui în apele Oceanului Pacific. M-am simţit mândru pentru echipajele bombardierelor ce zburau mai jos, perfect aliniate. Parcă eram la un meci de fotbal (american): bombardierele jucau mingea, iar noi chibiţam pe margini.

Acum puteam chiar să şi miros briza oceanului. Cerul nu a mai fost niciodată atât de albastru. Frumuseţea acestei zile şi frumuseţea armelor ce zburau lin, m-au făcut să uit senzaţia produsă de frecarea măştii de oxigen pe faţa mea arsă de soare. Mă bucuram să văd în urmă gurile de rechin ale celorlalte şase P-40 ce rânjeau la mine.

Pe măsură ce ne apropiam de obiectiv, formaţia noastră de vânători s-a separat automat. Tex, Hill, Hampshire şi Sher au rămas lângă mine; Marks i-a luat pe ceilalţi trei de flancul opus al bombardierelor. Terenul de sub noi scăzuse în altitudine, dar continua să fie verde şi colinar. Când am ajuns într-un punct aflat la nord de Macao, pe frecvenţa radiourilor noastre s-a auzit bolboroseala de voci japoneze şi, după îngrijorarea din tonul lor, am ştiut că erau preveniţi de atacul nostru.

Am devenit niţel mai tensionat şi am cercetat cerul după avioane inamice. Departe, în stânga mea, puteam vedea cele trei râuri ce confluau la Canton şi două aerodromuri de unde – după ştiinţa mea – decolau Zero-urile ce veneau să ne intercepteze. Am ocolit intenţionat Canton cu treizeci de mile. Vedeam cum bombardierele îşi schimbau cursul: am depăşit Cantonul şi urma să stabilim curs direct către nordul peninsulei Kowloon. Albastrul Pacificului părea prietenos, amintindu-mi de coasta sudică a Californiei. Vechea şi obişnuita ceaţă care trebuia să acopere San Clemente şi Catalina, aici acopereau Insulele Ladrones, ale cărei coline erau singurele ce ajungeau deasupra ceţii din Marea Chinei.

Am virat la verticala Macao, unde obişnuiau să amerizeze *Clipper*[58]-ele. Spre sud am putut vedea un alt aerodrom japonez, cel de pe Insula Sanchau. Acum, în dreapta, se afla Insula Hong Kong, muntoasă, de forma unui rinichi, lungă de circa nouă mile şi lată de trei sau patru. Se puteau identifica golfurile romantice ale căror nume le ştiam – Sandy, Telegraph, Kellet şi Repulse. Se iveau şi reperele avansate ale insulei principale – Quarry Point, cu docul său uscat şi Shek Tong Tsui, punctul la verticala căruia ar trebui să ne angajăm în lupta aeriană. Detaşată de masa continentală precum un deget era Peninsula Kowloon, separată de Hong Kong de apele albastre ale portului Victoria. La capătul cel mai apropiat de insulă am văzut imensul şi modernul *Peninsular Hotel*. Cu toţii ştiam că acolo erau cazaţi generalii japonezi şi ofiţerii din comandamentele lor.

Am survolat Marele Canal de Vest, trecând pe la nord de Insula Stonecutters şi am ajuns la punctul în care trebuia să schimbăm direcţia, la şapte mile de Kowloon. Bombardierele au virat spre sud pe direcţia de atac. Acesta era momentul crucial.

Eu am trecut cu atenţie pe deasupra formaţiei generalului Haynes. La sol, am văzut praful de pe aerodromul Kai Tak; avioanele inamice decolau pentru a ne ataca. Mi-am simţit gâtul uscat şi nu puteam să înghit; comutam cu nervozitate contactul de deschidere a focului pe închis/deschis.

Când am văzut trapele bombelor deschizându-se nu mi-am putut reţine lacrimile de emoţie. Antiaeriana a început să puncteze cerul cu norişori albi-negri. Când am intrat în picaj până la nivelul bombardierelor am auzit *ack-ack* pe fuselajul avionului meu. Am continuat să fiu atent după avioanele inamice ce trebuiau să apară. Stelele albe de pe extradosul aripilor bombardierelor de dedesubt erau precum un drapel american ce fâlfâia în bătaia vântului şi îmi stârnea acelaşi sentiment pe care-l aveam la întoarcerea acasă după o lungă absenţă. Am răcnit cât de tare am putut ca să acopăr zgomotul motorului „*Pe ei, diavolilor*!"

---

[58] Boeing 314 Clipper – hidroavion cu rază mare de acţiune, construit între 1938 şi 1941. Unul dintre cele mai mari avioane construite vreodată.

Bombele galbene au început să cadă în şiruri lungi, contrastând pe fondul verde al lumii de jos. Deveneau mici, tot mai mici pe măsură ce se apropiau de pământ. Amintindu-mi de aparatul foto, am încercat să fotografiez exploziile. Se părea că bombele aveau nevoie de ani ca să ajungă la sol şi am început să cred că sunt toate defecte. *Ack-ack* se auzea tot mai aproape pentru că gălbejiţii îşi reglau distanţa, iar noi eram nevoiţi să zburăm drept. În viaţa mea n-am mai fost atât de agitat şi am strigat "*OK, Hirohito*[59] *- mai avem o grămadă acolo de unde le-am luat pe astea*!"

Continuam să privesc în urmă şi dedesubt după exploziile bombelor.

Şi-atunci am văzut prima explozie albă – direct în docurile din Kowloon. După aceea, au continuat atât de rapid, încât nu mai puteau fi numărate. Am lăsat aparatul să funcţioneze pe măsură ce exploziile deveneau din albe negre acolo unde uleiul lua foc. Puteam vedea *flash*-urie tunurilor antiaeriene de pe ţărmul nordic al Insulei Hong Kong în timp ce survolam rada portului Victoria. Am aruncat încă o privire asupra obiectivului; era acoperit de fum de la un capăt la altul. Apoi am cercetat cerul după interceptorii inamici – acum trebuia să fim deosebit de atenţi.

De ce nu virau bombardierele spre casă? Şi-au lansat bombele, dar continuau să zboare neabătut către Shek Tong Tsui. Din cauza aceasta, eram cu toţii de-a dreptul şucăriţi. Apoi însă, lunga lance de avioane B-25[60] a început să vireze către dreapta. Misiunea fiind îndeplinită – acum trebuiau să se întoarcă acasă zburând la joasă înălţime – am început şi eu să simt vechiul sentiment de uşurare. Apoi, nu ştiu cum, dar m-am simţit înşelat. Unde erau avioanele de vânătoare inamice? Mi-am luat aparatul foto, am oftat iarăşi şi am fotografiat formaţia ce zbura peste docurile cuprinse de flăcări. Şi pentru că le căutam, le-am văzut, siluetă după siluetă, urcând teribil de ameninţător direct către bombardiere. Ştiam că au putut ajunge de la Kai Tak în mai puţin de patru minute; în acest timp scurt urcaseră 16.000 picioare în altitudine. Am scăpat aparatul foto în poală, m-a lovit la genunchi, apoi a căzut pe podeaua metalică a avionului. Deja apăsam febril butonul microfonului de pe manşă şi am apelat „*Bandiţi drept înainte – Zeroooo*! *La ora 11*!" Jucând manşa, am putut privi cât de departe se putea şi m-am mirat din nou de cabrajul aproape vertical al avioanelor inamice. Am apelat din nou „*Zero-uri la ora 12*!", pentru a le marca direcţia faţă de noi. L-am auzit pe Tex Hill replicând „*Da, le văd*!" Puteam auzi pălăvrăgeala gălbejiţilor care încă mai încercau să ne blocheze frecvenţa noastră.

Am intrat în picaj, ochindu-l pe liderul *Zero*urilor, şi tot comutam cu nervozitate întrerupătorul de activare al colimatorului, verificând iar şi iar dacă este în poziţia ON. După ce am tras şi de levierul de largare a rezervorului suplimentar am simţit şocul de uşurare al avionului când s-a desprins greutatea suplimentară a celor cincizeci de galoane[61] de benzină. Ne-am întors pe spate pentru a câştiga viteză de atac şi ne-am năpustit direct asupra Zero-urilor.

---

[59] Hirohito (1901–1989) a fost al 124-lea Împărat al Japoniei (1926-1989).

[60] North American B-25 Mitchell – bombardier mediu american, bimotor.

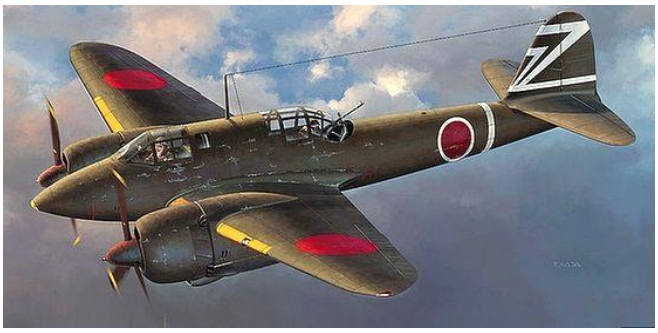
[61] Galon – unitate de măsură pentru capacitate egală cu 3,785 l în S.U.A.

Menţinând primul *Zero* în colimatorul luminat am deschis focul de la mai bine de o mie de metri, pentru că acesta se apropiase prea mult de bombardiere. Trasoare portocalii veneau şi dinspre B-25, din turelele mitraliorilor. Cu 500 de metri înainte de a ajunge la Zero, am văzut un alt P-40 (ce era incripţionat cu numărul 151) năvălind asupra lui. Era Tex Hill. A urmărit *Zero*ul ce încerca să vireze strâns către bombardiere şi l-a doborât. Apoi a degajat, în timp ce *jap*ul exploda în flăcări. Am preluat *Zero*ul următor – acum părea să acopere întreg cerul. M-am apropiat atât de mult de el încât am putut vedea capul pilotului prin cupolă şi mica roată de coadă neescamotabilă, ceea ce mi-a arătat că era un *Navy Zero* – roata cea mică avea şi destinaţia de a prinde cablul arestor de pe portavion. Trasoarele mele au pătruns în cabină, fumul a izbucnit... iar eu am zburat mai departe.

Pe când mă orientam spre un alt avion aflat mai jos decât mine, am văzut patru avioane prăbuşindu-se în flăcări către apele portului Victoria. Am executat o jumătate de tonou şi un picaj glisat pentru a dezorienta un eventual *Zero* care s-ar fi ţinut de coada mea. Un alt P-40 trăgea într-un *jap*, dar avea pe un altul chiar în coadă. Am picat asupra acestuia. Creştea în colimator, iar după ce trasoarele mele i-au trecut prin faţă, a virat către mine. L-am doborât pe când mai era încă în cabraj la verticală. Se afla cam la trei-patru sute de metri de mine, iar căderea către apă păru să dureze o eternitate. A urmat o explozie şi un nor de fum negru; apoi am văzut din nou avionul căzând, într-o vrie lentă, jos, jos, jos.

Trăgeam în tot ce vedeam. Uneori doar o rafală scurtă când *gălbejiţii* se apropiau de bombardierele noastre. Alteori trăgeam în câte unul care vira şi – cum apăsam puternic pe butonul de pe manşă – avionul meu intra în picaj şi redresam mult mai jos. Am mai doborât un avion al cărui pilot nu m-a văzut. L-am *ras* cu o rafală scurtă trasă direct in spate, fără corecţie. În atac l-am putut vedea pe japonez vibrând când l-a lovit rafala celor şase mitraliere de calibrul 50. Întâi a fost şocul, apoi una dintre aripi s-a dat peste cap, canopia a zburat, iar eu am trecut peste el. Virând în picaj pentru a-mi păstra viteza, priveam avionul inamic care se ducea drept în jos, cu o trenă lungă e flăcări în urma sa.

Privind în jur, după bombardierele ce se retrăgeau, am văzut urcând dinspre sud patru avioane bimotoare pe care le-am crezut a fi I-45[62]; mai târziu le-am identificat ca fiind *Messerschmitt*uri (110)[63] japoneze.



Aveam destulă altitudine faţă de liderul acestora şi am început să trag în el de la mare distanţă, concentrându-mă asupra motorului din dreapta. A virat în picaj, iar eu l-am urmat direct spre apă. Îmi amintesc că rânjeam, pentru că făcuse greşeala obişnuită întrând în picaj, în loc să cabreze. Dar în timp ce mă ţineam după avionul bimotor, am început să cred că-l lovisem când am tras de departe. Avionul inamic pierdea rapid altitudine planând cu motorul în linie dreaptă, fără să facă nici un efort ca să vireze. Ajuns în urma sa şi mai sus cu vreo cincizeci de metri, am tras în el până a luat foc. Avionul a lovit apa continuând să ardă.

Am luat cap compas către bancul de ceaţă, în direcţia Filipinelor şi mă întrebam dacă japonezii au început ofensiva asupra Manilei.

Deşi am mai tras de departe asupra a două bimotoare, nu am reuşit să urc la altitudinea lor. Apoi am survolat Insula Hong Kong zburând la o mie de picioare, chiar dacă eram prea jos, însă nu voiam să-mi irosesc timpul urcând. Şi am văzut ceva ce mi-a strâns inima – un perimetru îngrădit cu sârmă ghimpată care ştiam că este Fort Stanley, lagărul de prizonieri americani şi britanici. În mijloc se afla un grup mare care făceau cu mâna către avionul meu. Un sentiment de tristeţe profundă m-a cuprins. Aceia erau soldaţi, prizonieri la japonezi de aproape un an. Lună după lună au aşteptat un semn de la avioanele aliate ce atacau Hong Kong-ul – şi în sfârşit, semnul a sosit. Cu toată suferinţa lor, tot au adresat câteva urale celor câteva avioane ale Statelor Unite care, în sfârşit, au venit, iar eu am jurat că mă voi întoarce iar şi iar.

Atunci am văzut deasupra mea o încrucişare de dâre de vapori dintr-o zonă în care avioanele de vânătoare trecuseră printr-un atac aerian. Aceste urme aproape că acopereau cerul precum un nor. Ici şi acolo erau nişte dâre întunecate care erau lăsate de avioanele în flăcări ce se prăbuşiseră.

Brusc, am fost adus la realitate de o voce slabă, dar dură: „*Dacă în faţa mea eşti un P-40, dă din aripi*!" Am clătinat din aripi înainte de a mă uita în urmă. Apoi am văzut celălalt P-40 la aproape o milă depărtare. După voce, cred că era Tex Hill. M-am alăturat lui şi împreună, ne-am îndreptat spre casă.

Prezenţa celuilalt P-40 m-a făcut să mă simt foarte arogant şi egoist, pentru că doborâsem patru avioane inamice şi am avariat altele. De aceea, am executat un luping deasupra portului Victoria şi m-am îndreptat spre *Peninsular Hotel*. Trasoarele mele au lovit ferestrele *penthouse*-ului de la ultimul etaj şi am văzut cum sticla spartă

---

[62] Kawasaki Ki-45 Toryu (屠龍, "Dragon Slayer") – avion de vânătoare japonez (WW II) numit "Nick" de aliaţi, biloc, bimotor.

[63] Messerschmitt Bf 110 – avion german (WW II) de vânătoare/bombardament. Biloc, bimotor, puternic înarmat.

a căzut în cascadă precum fulgii de zăpadă pe străzi, cu multe etaje mai jos. Am izbucnit în râs, deoarece ştiam că în spatele acelor ferestre s-au aflat ofiţeri japonezi de rang înalt ce se bucurau de confortul acestui hotel modern. Când m-am apropiat, am putut vedea siluete în uniformă ce coborau în fugă pe scările de incendiu şi am tras asupra lor. Fumul de la Kowloon mirosea a ulei şi cauciuc. Am virat pentru încă o trecere asupra scărilor de incendiu pline cu japonezi, dar următoarea mea rafală s-a oprit foarte brusc. Nu mai aveam muniţie. Atunci, direct prin fum şi chiar la înălţimea copacilor, am luat direcţia nord-vest pentru a ieşi din teritoriul japonez cât mai curând şi ca să ajung cât de repede se poate la Kweilin.

Am fost ultimul avion care s-a întors, iar generalul m-a aşteptat neliniştit, scrutând cerul după avioanele ce se întorceau. Ştia că am doborât un inamic, pentru că m-am apropiat de aerodrom la joasă înălţime executând tonoul victoriei. Dar după ce am sărit din scaunul meu inconfortabil şi am raportat „*Domnule general, am patru victorii sigure*", mi-a strâns mâna şi a părut foarte fericit. „*Asta înseamnă un total de nouăsprezece*", a spus, „*doborâte de vânători şi de bombardiere*."

Noi am pierdut un vânător şi un bombardier. Bombardierul se separase de formaţie după ce unul dintre motoare a fost lovit de antiaeriană; apoi a fost spulberat de un bimotor japonez de vânătoare. Chiar şi atunci, pilotul a reuşit să-l ducă la aterizare, dar în timp ce distrugea dispozitivul de ochire/bombardament, a fost lovit în picior de obuzul unui tun japonez. Doi dintre membrii echipajului s-au paraşutat şi au fost capturaţi. Ceilalţi doi au cărat trupul pilotului rănit până ce acesta i-a implorat să-l părăsească şi să fugă. I-au bandajat strâns piciorul, dar au refuzat să plece fără el.

Pe măsură ce au înaintat în acea noapte printre liniile inamice, s-au oprit să se odihnească, iar pilotul rănit s-a târât departe de ei pentru a se asigura că cei doi vor pleca mai departe către poziţiile ocupate de guerrilla. Ei au scăpat şi mai târziu am primit o scrisoare semnată de ceilalţi doi membrii ai echipajulşui, care au spus că pilotul a fost capturat şi că se afla într-un spital japonez. Scrisoarea era un *fluturaş* pe care propaganda japoneză îi aruncase în apropiere de Kweilin, dar fiind corect semnată, ne-a dat speranţă că vom revedea echipajul şi pe eroul pilot, locotenentul Allers.

Vreau un FOKKER!

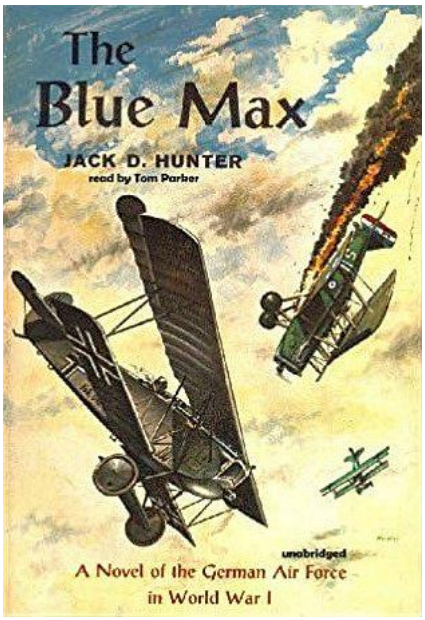
fragment din

The BLUE MAX

de

Jack D. Hunter

versiunea în limba română
uncris



În timpul Primului Război Mondial, cea mai înaltă decoraţie acordată de Armata Germană Imperială ca recompensă pentru fapte de arme deosebite era *Pour le Mérite*, uzual cunoscută sub numele *Blue Max*.

În 1964, Jack D. Hunter s-a lansat în cariera de scriitor cu un impresionant prim-roman despre un grup de aviatori germani care se străduiau să obţină aceste mici bucăţi de tinichea şi email albastru, o nuvelă care a stat la baza filmului cu acelaşi nume, ce-l avea în rolul principal pe George Peppard.

Şi-acum, să zburăm cu ciudatul erou al povestirii lui Hunter, Bruno Stachel, care e gata să-şi vândă sufletul pentru şansa de a obţine *Blue Max* şi gloria.

Spad[64]urile au apărut de nicăieri, masive, cu aripile parcă tăiate la capete şi rapide. Era pentru prima oară când Stachel se confrunta direct cu *Spad*, un avion de producţie franceză pe care britanicii păreau să-l utilizeze ocazional. În această dimineaţă se simţise cumplit de rău, încât abia reuşise să se ridice din pat, chiar şi după o doză zdravănă de brandy. Vomase de două ori, fapt rar pentru el, şi evitase popota, ducându-se direct la avionul său aflat la capătul şirului, ca să scape de ochii întrebători ai lui *Jastaführer*[65]

Deşi zborul făcut la joasă înălţime a fost lipsit de evenimente, a continuat să se simtă cuprins de greaţă şi slăbiciune şi se blestema singur că uitase să ia cu el o sticlă ca să se *dreagă*. Dincolo de supărarea produsă de starea fizică, anxietatea şi remuşcarea au fost la cel mai sever nivel din câte mai trecuse. După aterizare, efectiv a alergat în camera sa şi a a dat pe gât o cantitate mare de vin alb, oprindu-se doar pentru a-şi umple sticla goală cu un coniac bun. L-a ajutat considerabil, şi, după completarea raportului de luptă şi verificarea realimentării *Pfalz*[66]ului s-a simţit din nou aproape om. După zece minute, el şi von Klugermannn au urcat departe de aerodrom pentru un zbor scurt suplimentar.

Cele cinci *Spad* au năvălit asupra lor de deasupra norilor când ei tocmai terminaseră latura de sud-est a turului şi se pregăteau să vireze spre nord-est către Cambrai. Acum o clipă cerul fusese gol; în clipa următoare, englezii erau peste tot în jurul lor, muşcând ca terrierii.

Lui Stachel nu i-a trebuit prea mult ca să-şi dea seama că Tommies[67] nu erau dintre cei mai experimentaţi piloţi. Atacau împrăştiat, virau sălbatic la revenire, aveau tendinţa de a se băga unul în calea altuia. A ales un *Spad* şi i-a acordat întreaga sa atenţie.

Englezul era un foarte bun acrobat. Pe când Stachel îşi răsucea *Pfalz*ul într-un tonou, supraveghind *Spad*ul pe deasupra aripii superioare, Tommy a executat şi el un tonou leneş, aparent fără nici un motiv. Manevra i-a permis

---

[64] SPAD S.XIII – avion francez de vânătoare din WW I.

[65] Jastaführer – Jagdstaffeln führer – comandantul escadrilei de vânătoare.

[66] Pfalz D. – o serie de avioane de vânătoare germane din WW I.

[67] Tommy – numele generic pentru soldatul englez.

lui Stachel să se strecoare mai aproape cu viteză sporită, iar prima sa rafală de la distanţă l-a surprins pe celălalt pilot într-o rotaţie ridicolă. A doua rafală, de efect, a trecut prin aripa inferioară a *Spad*ului, chiar lângă cockpit. A putut vedea faţa albă a englezului care privea înapoi, spre el. *Spad*, incredibil, a încercat un luping, şi când a ajuns sus, pe spate, Stachel a tras din nou. De data aceasta, trasoarele s-au grupat în jurul secţiunii centrale şi a putut vedea fragmente smulse zburând prin aer. Avionul inamic nu s-a mai redresat din zborul pe spate, ci s-a prăbuşit din cer, răsucinduse violent, cu susul în jos şi cu flăcări ţâşnind din motor.

Stachel a evaluat situaţia.

Von Klugermannn tocmai *termina* unul din englezi, a cărui maşină era zdrobită şi se rostogolea iar şi iar către covorul de nori. Al treilea *Spad* i-o luase înainte, un uriaş glob de foc a cărui singură asemănare cu un avion erau resturile de aripi care se desprindeau de fuzelajul în flăcări. Deci, grasul prusac marcase de două ori, iar Stachel o singură dată. O partidă bună de trageri.

Stachel a scos din perna de pe scaun tubul subţire ce era ataşat la sticlă şi a tras câteva înghiţituri zdravene de cognac. *Spad*urile rămase fugeau spre vest cu coada ridicată.

Urmărindu-le cum se îndreaptă spre casă, Stachel medita posomorât.

Noile *Fokker*[68] vor sosi mâine. Încă o dată rememoră lista; Heidemman, desigur, va păstra unul pentru el, lăsându-le pe celelalte patru să fie distribuite. Mueller va primi unul pentru că, după Heidemann, are cel mai mare scor din *Jasta.* Braun, eternul partener de şah al lui Mueller, fără îndoială va lua unul datorită excepţionalelor sale calităţi la tacticile *Kette*[69] - chiar era coautor al unui manual despre acest subiect; al patrulea va ajunge la Huemmel, acum recuperat cu totul după rănile primite, şi care era doar un bun pilot de *tăvăleală*, cu un scor comfortabil. Al cincilea – acesta era problemă. Ulrich, Fritzinger şi Schneider puteau fi consideraţi în afara competiţiei, ca şi cei doi noi înlocuitori, Hochschild şi Nagel. Mai rămâneau doar von Klugermann şi el însuşi. În această dimineaţă, scorul lui Willi fusese egal cu al lui. Dar adăugând cele două *Spad*, prusacul avea acum unul în plus.

Stachel se gândi îndelung la aceasta. Apoi, dând din cap către sine, a tras uşor spre înapoi de maneta de gaze. Apoi a tras o rafală scurtă.

Von Klugermann s-a întors în scaun şi şi-a aliniat *Albatros*[70]-ul în laterala fuselajului său. Stachel a scos mâna în afară, bătu cu palma în fuselaj, după care arătă spre motor. A repetat gesturile, dar de data aceasta l-a în-

---

[68] Fokker Dr.I Dreidecker – avion german de vânătoare (triplan) din WW I. Devenit faimos datorită asului Manfred von Richthofen (Baronul roşu) care a obţinut cu acest aparat ultimile sale 19 victorii (dintre cele 80 cu care a fost oficial creditat) şi în care a şi fost ucis pe 21 April 1918.

[69] În perioada Primului Război Mondial şi cea Interbelică formaţia clasică de zbor era un V de trei avioane, numită **Vic** în RAF şi **Kette** în Germania.

[70] Albatros D.III – avion german de vânătoare din WW I, biplan. Zburat de toţi aşii germani şi devenit faimos în timpul perioadei de dominaţie aeriană a acestora („Aprilie sângeros" 1917).

demnat Pe von Klugermann să plece înainte, fără el. Prusacul l-a privit întrebător, cu vântul încreţindu-i obrajii. Stachel a repetat semnalele pentru a treia oară, apoi a intrat în picaj. Observă cu satisfacţie că von Klugermann nu face nici o încercare să-l urmeze.

După ce *Pfalz* s-a scufundat în pătura de nori, Stachel a împins la loc maneta de gaze şi a restaurat puterea motorului. Şi-a menţinut altitudinea imediat sub suprafaţa de ceaţă şi s-a îndreptat spre aerodrom cu maximum de viteză. O dată sau de două ori a lăsat *Pfalz*ul să se ridice la suprafaţa norului, navigând precum un submarin la suprafaţa apei – se gândi, zâmbind. În aceste intervale de observare putea vedea *Albatros*-ul lui von Klugermann continuându-şi cursa solitară.

Când avionul maro al prusacului a început să spiraleze larg, Stachel a intrat într-o planare cu viteză mare, lumina soarelui s-a transformat într-un gri întunecat în vaporii ce se condensau formând mici dâre de apă pe faţa sa şi pe suprafeţele *Pfalz*-ului. Picajul orb părea interminabil.

Într-un târziu a ieşit pe dedesubtul norilor şi a văzut cu satisfacţie că ceaţa de la sol acoperea câmpul, exact aşa cum sperase. A mai tras o sorbitură zdravănă de cognac, aşteptând, cu fălcile încordate.

În sfârşit, *Albatros*ul a apărut, şi, pentru că Stachel se menţinea la suprafaţa norului, l-a văzut pe von Klugermannn făcând un viraj larg, de explorare a suprafeţei păturei de nori de dedesubt. Prusacul a cercetat prinprejur, apoi s-a înscris într-un picaj lung cu motor. În mod evident, alesese să evite plopii şi făcea apropierea din cealaltă parte a câmpului. Atunci, Stachel, aflat într-o stare de alertă febrilă, şi-a revizuit rapid calculele. Satisfăcut, a dat gaze în plin motorului Mercedes şi a picat abrupt din cer către o zonă cu ceaţă. Când a văzut elicea lui von Klugermannn încetinindu-şi rotaţia de la discul abia vizibil la mişcarea lentă a aripilor unei mori de vânt, a tăiat şi el puterea motorului. Cablurile *Pfalz*-ului au suspinat la reducerea vitezei şi intrarea în picajul neauzit.

Albatros-ul se scufundă în ceaţă, iar *Pfalz*ul se afla în imediata lui apropiere.

Încordat, Stachel urmărea umbra neclară a avionului lui von Klugermann aflat în faţa sa. Pe măsură ce ceaţa se subţia, iar detaliile de la sol păreau să plutească într-o mare procesiune de grupări, *Albatros*ul a început să corecteze traiectoria şi să se îndepărteze de degetul lung al coşului unei fabrici care se ridica din ceaţă în partea din faţă-dreapta. În acel moment, în timp ce plutea deasupra şi spre spate-stânga a dat gaz-în-plin motorului Mercedes.

Lui von Klugermann, a cărui gură căscată şi înmărmurire era evidentă chiar şi văzută din *Pfalz*, sunetul trebuie să fi părut ca acela al unui tren expres.

Albatros-ul a virat demnţial, cu motorul în plin şi cu botul ridicat. Pe când avionul lui Stachel lua rapid altitudine, el a văzut cum aripile *Albatros*-ului se izbesc de coş, spulberându-se într-o groaznică încâlceală şi o cascadă de resturi de cărămizi zburând prin aer. Apoi a urmat o explozie înăbuşită dedesubt, iar ceaţa a fost luminată de o strălucire nepământeană.

— Repetă toate astea, Stachel. Ce s-a întâmplat?

Heidemann s-a aplecat peste birou cu faţa ca de piatră.

— Am fost atacaţi de cinci *Spad*-uri deasupra Bernes. În luptă, inamicul a pierdut trei. Noi...

— Cine a doborât *Spad*urile?

— Eu le-am *terminat* pe toate trei.

— Şi în acest timp, von Klugermann ce făcea?

— Păi, eram înconjuraţi din toate părţile de *Spad*uri. El s-a descurcat foarte bine, desigur, dar eu am fost mai norocos la tragere.

— Apoi ce s-a întâmplat? a întrebat Heidemann.

— Ne-am întors aici, dar pe drum avionul meu a dat rateuri. Un blocaj cu vapori, presupun. I-am semnalat lui Willi să zboare înainte, pentru că oricum nu putea face nimic şi nu voiam să risc să-l am prin preajmă dacă făceam o aterizare forţată prin pătura aia groasă de nori.

— Da?

— Am rezolvat problema, apoi am venit aici. M-am hotărât să evit apropierea obişnuită peste copaci din cauza ceţei. Pe când eram pe panta de aetrizare, avionul lui Willi a apărut brusc drept în faţa mea. Am dat gaz în plin şi el a făcut la fel. Totuşi, cred că n-a văzut coşul şi a zburat drept în el...

Kettering a întrat în birou.

— Ei?

— Domnule, *Flugmeldedienst*[71] confirmă trei *Spad*. Au căzut într-un triunghi de lângă o baterie anti-aeriană la L-20. Dar din cauza plafonului de nori n-au putut urmări acţiunea.

Îl privi pe Stachel.

— Presupun că va trebui să te consolezi cu încă o victorie morală.

Heideman spuse pe un ton prevenitor:

— Te îndoieşti de cele susţinute de Stachel, Kettering?

Acesta se înroşi la faţă.

— Nu, domnule. Dar Regulamentul...

— Epavele a trei *Spad* au fost găsite. *Leutnant* Stachel pretinde victoriile. Pui la îndoială cuvântul său? a întrebat cu voce plată.

— Ăă, sigur că nu, domnule, dar...

— Trece în palmaresul lui Stachel cele trei *Spad* şi trimite documentele de confirmare, cu aprobarea mea, lui Kofl. Imediat.

Kettering a înghiţit cu greutate.

— Da, domnule.

— Şi organizează o ceremonie de înmormântare cu toate onorurile militare pentru *Leutnant* von Klugermann.

---

[71] Flugmeldedienst – observator aerian.

După ce Kettering a plecat, Stachel a rămas tăcut şi încordat în timp ce Heidemann studia actele de pe biroul său. Comandantul *Jasta* a semnat de două ori, apoi a privit în sus cu un zâmbet în ochi.

— Fără îndoială că ai auzit că primele cinci *Fokker* sosesc diseară.

— Recunosc că am auzit zvonul.

— Nu e un zvon. Iar unul dintre ele va fi al tău, desigur.

Stachel abia a reuşit să-şi reprime un zâmbet.

— E perfect, domnule. Nu eram sigut că mă veţi considera eligibil…

— De ce?

— Ăă, pe listă eu eram după ultimul şi cunoscând obiceiul dvs de a repartiza lucrurile de genul acesta în ordinea descrescătoare a meritelor…

Heidemann izbucni în râs, dând din cap.

— Stachel, mă amuzi şi mă deruţi. Eşti atât de nemaipomenit de sensibil, aşa încât voi evalua evenimentele în termenii propriului tău egoism. Dacă ai fi fost ceva mai raţional în loc să fii emotiv, ai fi observat că am stabilit lista pentru *Fokker* în ordine strict alfabetică.

Stachel a fost conştient de urletele din mintea sa.

— Şi, Stachel, trebuie să mai subliniez că, după mine, eşti cel mai bun pilot din această *Jasta*. Ar fi fost o măgărie[72] să nu-ţi aloc un *Fokker* după prestaţia ta spectaculară. Şi – pentru că ai avut o zi grea, odihneşte-te. Dar mai întâi, îţi sugerez să te duci în camera lui von Klugermann şi să-i aduni lucrurile personale. Vreau să compui o scrisoare care să le însoţească atunci când vor fi trimise familiei. La urma urmei, ai fost prietenul lui Willi.

* * * * *

[72] În original, un joc de cuvinte – *asinine* = măgărie; *assign* = alocare.

Singur

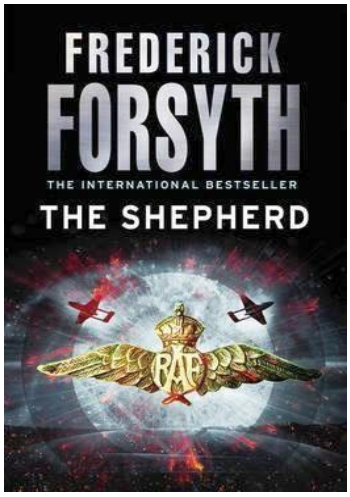
fragment din

The Shepherd

de

Frederick Forsyth

versiunea în limba română
uncris



Înainte de a fi scriitor, Forsyth a fost pilot; la vârsta de nouăsprezece ani era cel mai tânăr pilot din Royal Air Force[73].

În următorul fragment din *The Shepherd* povestitorul zboară pe un avion reactiv *Vampire*, monoloc, de la o bază din sudul Germaniei, acasă în Anglia, în ajunul Crăciunului.

Unul dintre primele avioane de luptă cu reacţie, *Vampire* avea combustibil doar pentru optzeci de minute de zbor şi era lipsit de scaun de catapultare.

Singur, deasupra Mării Nordului într-o noapte rece de iarnă... de aici începe Forsyth să povestească.

[73] Royal Air Force – RAF – Aviaţia Militară a Regatului Unit.

Problema a apărut la zece minute după ce a ajuns deasupra Mării Nordului şi s-a manifestat atât de discret încât au trecut câteva minute până ce mi-am dat seama cu ce mă confrunt. Câtva timp nu am fost conştient că zumzetul de bas ce-mi răsuna în căşti a dispărut, fiind înlocuit de ciudatul vid al unei linişti absolute. Probabil că-mi pierdusem concentrarea, gândurile fiindu-mi acasă, la familia ce mă aştepta. Primul moment când am ştiut a fost când am aruncat o privire în jos pentru a-mi verifica cursul pe compas. În loc să mă aflu fix pe direcţia 265^0, acul se rotea leneş în jurul cadranului, trecând total imparţial prin est, vest, sud, nord.

Am înjurat cu sete atât compasul, cât şi tehnicianul de la avionică care ar fi trebuit să-l verifice dacă este la 100% funcţional. Pierderea compasului noaptea, chiar cu o lună strălucitoare precum cea aflată dincolo de cupola tansparentă din perspex a cockpitului, nu era ceva distractiv. Totuşi, nu era ceva foarte serios: mai era un compas-dublură – de tipul „cu alcool". Dar, când m-am uitat, se părea că şi acesta are probleme. Acul se învârtea cu sălbăticie. Aparent ceva le zăpăcea – ceea ce nu era chiar neobişnuit. Orice s-ar fi întâmplat, puteam apela Lakenheath în câteva minute, iar ei imi puteau da un GCA - *Ground Controlled Approach* – instrucţiuni pas-cu-pas prin care acest foarte bine echipat aerodrom putea aduce acasă un pilot în cele mai rele condiţii meteo, urmărindu-i traiectoria pe ecrane radar ultraprecise, metru-cu-metru pe cer, secundă-cu-secundă şi supraveghindu-l pe întreaga pantă de coborâre până pe tarmac[74]. Mi-am verificat ceasul: treizeci şi patru de minute de la decolare. Aş putea încerca să apelez Lakenheath acum, din afara razei radioului meu.

Înainte de asta, procedura corectă era să informez Canalul D, pe care eram fixat, de mica mea problemă, iar ei puteau înştiinţa Lakenheath că zburam fără compas. Am apăsat butonul TRANSMISIE şi am apelat:

— *Celle*, *Charlie Delta*, *Celle*, *Charlie Delta*, chem North Beveland Control...

M-am oprit. N-avea nici un rost să continui. În locul zgomotului static şi al sunetului clar al propriei mele voci răsunându-mi în urechi, era doar murmurul

[74] Tarmac – suprafaţa pistei de decolare/aterizare.

înfundat din masca de oxigen. Propria-mi voce... vorbind... fără să se audă nimic. Am încercat din nou. Acelaşi rezultat. Departe peste nemărginirea neagră şi teribilă a Mării Nordului, în complexul călduros din beton de la North Beveland Control, oamenii stăteau în faţa panourilor de control, conversând şi bând cafea sau cacao fierbinte. Şi nu mă puteau auzi. Radioul era mort.

Luptându-se să-mi înăbuş sentimentul crescând de panică care putea ucide un pilot mai repede decât orice altceva, am închiţit în sec şi am numărat rar până la zece. Apoi am comutat pe Canalul F şi am încercat să contactez Lakenheath, aflat în faţa mea, în mijlocul ţinutului Suffolk, aşezat în pădurea de pini de la sud de Thetford, admirabil echipat cu sistem GCA pentru a aduce acasă un avion rătăcit. Dar şi pe Canalul F radioul era la fel de mort. Murmurul oxigenului din mască era şi el atenuat de garniturile de cauciuc. Şuieratul constant al propriului motor cu reacţie din spate a fost singurul răspuns.

Cerul, este un loc extrem de singuratic, mai ales cerul dintro noapte de iarnă. Iar un avion de luptă, cu reacţie, monoloc, e o casă izolată, o cutie mică de oţel ţinută pe sus de nişte aripi scurte, hăulind prin nemărginirea îngheţată de un tub arzător ce-şi arunca afară în fiecare secundă puterea a şase mii ce cai. Dar singurătatea este anulată de convingerea că apăsând unui buton de pe maneta de gaze, pilotul poate comunica cu alţi oameni, cărora le pasă de el, bărbaţi şi femei care activează într-o reţea de staţii din jurul lumii; doar o apăsare pe butonul TRANSMISIE şi zeci dintre ei aflaţi în turnurile de control de-a latul pământului şi conectaţi pe canalul său, îi pot auzi apelul de ajutor. Când pilotul transmite, pe fiecare dintre monitoare o linie luminoasă se întinde dinspre centru către marginile ecranului, care este marcat cu cifre, de la unu la trei sute şaizeci. Acolo unde linia luminoasă atinge cercul, acolo se află avionul faţă de turnul de control ce-l recepţionează. Turnul de control este conectat, deci cu cele două raze perpendiculare îi pot localiza poziţia cu o precizie de câţiva metri. Iar el nu mai este rătăcit. Oamenii încep să lucreze pentru a-l aduce jos.

Operatorii radar observă micul punct de pe monitoarele lor, care-l reprezintă pe el, dintre toate celelalte puncte; îl apelează şi-i dau instrucţiuni. „*Începe coborârea acum, Charlie Delta. Acum te avem*..." Calde, voci experimentate, voci care controlează o grămadă de echipamente electronice care pot „vedea" cerul hibernal, prin ploaie şi gheaţă, prin ninsoare şi nori, pentru a-l smulge pe cel pierdut din infinitul mortal şi a-l aduce jos pe pista semnalizată cu lumini care înseamnă *acasă* şi *viaţa* însăşi.

Cânt pilotul transmite.

Dar pentru asta trebuie să aibă radio. Înainte de a termina de verificat Canalul J, canalul internaţional pentru urgenţe, pe care a obţinut acelaşi rezultat negativ, am ştiut că radioul meu cu zece canale era absolut mort.

RAF-ului i-a trebuit doi ani ca să mă instruiască să zbor pe avioanele lor de luptă şi cea mai mare parte a acestui timp s-a dus exact pe antrenamentul în cazul procedurilor de urgenţă. Cel mai important lucru – obişnuiau să spună în timpul şcolii de zbor – nu este să ştii să zbori în condiţii perfecte; era să zbori într-o urgenţă şi să rămâi în viaţă. Acum, antrenamentul începea să-şi arate efectele.

În timp ce-mi testam degeaba canalele radio, ochii au verificat instrumentele de pe tabloul de bord din faţa mea. Instrumentele îşi transmiteau propriul lor mesaj. Nu era o coincidenţă că radioul şi compasul s-au defectat simultan; amândouă erau cuplate la acelaşi circuit electric. Undeva sub picioarele mele, printre kilometrii de cabluri viu colorate care alcătuiau circuitele, acolo trebuie să se fi ars o siguranţă. Mi-am amintit – ce idioţenie! – să-l iert pe mecanicul de la instrumente şi să dau vina pe electrician. Apoi am analizat natura dezastrului cu care mă confruntam.

Primul lucru care e de făcut într-un asemenea caz, mi-am amintit spusele bătrânului *Flight Sergeant*[75] Norris, era reducerea gazelor de la viteza de croazieră la una mai mică, pentru a asigura maximum de autonomie de zbor.

„Nu vrem să risipim combustibil valoros, nu-i aşa, gentlemen? *S-ar putea să avem nevoie de el mai târziu*. *Deci, reducem puterea de la 10.000 de rotaţii/minut la 7.200. În acest fel vom zbura puţin mai încet, dar vom sta în aer ceva mai mult, şi doar asta şi dorim, gentlemen*."

Flight Sergeant Norris considera întotdeauna că toţi ne aflăm în acelaşi tip de urgenţă, în acelaşi timp. Am tras maneta de gaze spre înapoi urmărint contorul de turaţie. Avea propriul generator aşa că încă nu-l pierdusem. Şi pe el. Am aşteptat până ce *Goblin*[76] a ajuns la 7.200 rpm şi am simţit cum încetineşte avionul. Botul s-a ridicat treptat, aşa că am ajustat trimerele de zbor pentru a-l menţine la altitudine constantă.

Sunt şase instrumente principale aflate în faţa ochilor pilotului, inclusiv compasul. Celelalte cinci sunt vitezometrul, altimetrul, variometrul, indicatorul de viraj şi cel de glisadă. Dintre acestea, două sunt electrice şi nu mai funcţionau, la fel ca şi compasul. Îmi rămâneau doar trei instrumente activate de presiunea aerului – vitezometrul, altimetrul şi variometrul. Altfel spus, ştiam cât de repede zburam, cât de sus şi dacă eram în picaj sau cabraj.

Este perfect posibil să aterizezi un avion cu numai aceste trei instrumente, judecând restul cu vechile ajutoare navigaţionale, ochii umani. Posibil, adevărat, în condiţii de vreme bună, ziua şi fără plafon de nori. Este posibil, doar *posibil*, deşi nu *recomandat*, să zbori un avion cu reacţie de mare viteză, fără instrumente, folosind doar ochii, privind în jos şi identificând linia ţărmului care este uşor de recunoscut, şi folosind reperele terestre precum un rezervor de o formă particulară, sclipirea unui râu care conform hărţii nu poate fi decât Ouse, sau Trent, sau Tamisa. De la înălţime

---

[75] Flight Sergeant – grad militar în RAF (cod NATO OR-7); echivalent *plutonier*.

[76] Motorul reactiv Halford H1 (numit mai târziu "Goblin").

mică este posibil să diferenţiezi Turnul Catedralei din Norwich de Turnul catedralei Lincoln, dacă cunoşti bine ţinutul.

Pe timp de noapte este imposibil.

Singurele lucruri care se văd noaptea, chiar şi într-una luminată de luna plină, sunt luminile. Aceste au un anumit tipar când sunt văzute din cer. Manchester arată diferit de Birmingham; Southampton poate fi recunoscut după forma marelui port, iar Solent, mărginea cu negru (marea pare a fi neagră) carpetul de lumini al oraşului. Cunosc Norwich foarte bine şi pot identifica marea curbă a liniei ţărmului Norfolk, linia de coastă dintre Lowestoft prin Yarmouth până la Cromer. Pot găsi Norfolk după luminile împrăştiate douăzeci de mile spre interior faţă de orice punct de pe coastă. La cinci mile nord de Norwich, ştiam, era aerodromul militar de la Merriam St. George, a cărui baliză roşie luminoasă ar fi trimis în noapte, în Morse, semnalul de identificare. Acolo – când vor aprinde luminile de pe aerodrom pentru că mă aud vuind la joasă altitudine pe deasupra lor – pot ateriza în siguranţă.

Am înscris *Vampire* într-un picaj uşor către ţărmul ce se apropia, în timp ce mintea îmi lucra febril calculând cu cât mă aflam în întîrziere faţă de planificare, datorită reducerii vitezei. Ceasul îmi arăta că sunt patruzeci şi trei de minute de la decolare. Coasta Norfolk trebuia să se afle undeva în faţa mea, cinci mile dedesubt. Am privit către luna plină, care părea un far pe cerul înstelat şi i-am mulţumit pentru prezenţă.

În timp ce avionul aluneca spre Norfolk sentimentul de singurătate mă cuprindea din ce în ce mai strâns. Toate acele lucruri care păruseră atât de minunate când urcam după decolarea de pe aerodromul din Lower Saxony îmi păreau acum cei mai înverşunaţi inamici. Stelele nu mai străluceau impresionant; mă gândeam la ostilitatea lor, la sclipirea eternă, pierdute în nemărginirea spaţiului. Cerul de noapte, cu temperatura sa stratosferică fixă, deopotrivă ziua şi noaptea, neschimbată la -56^0, a devenit în imaginaţia mea o nesfârşită închisoare păzită de ger. Sub mine se afla tot ce putea fi mai rău, brutalitatea dură a Mării Nordului, aşteptând să ne înghită pe mine şi avionul meu şi să ne îngroape pentru nesfârşita eternitate într-o criptă de lichid negru unde nimic nu se mişca şi nici nu se va mai mişca vreodată.

Şi nimeni n-ar fi ştiut, niciodată.

La 15.000 picioare, aflat în continuare în picaj, am început să pricep că un nou inamic – pentru mine, ultimul – a intrat în luptă. La trei mile sub mine nu era marea neagră ca tuşul, nici şiragul de lumini pâlpâitoare care delimita ţărmul undeva înaintea mea. Departe, la dreapta şi stânga, înainte şi, fără îndoială, sub mine, lumina lunii se reflecta pe o mare albă, nesfârşită şi netedă. Groasă, probabil, de numai o sută sau două de picioare, dar suficient. Destul ca să obtureze orice vizibilitate, destul ca să mă ucidă.

Ceaţa acoperea estul Angliei.

* * * * *

Ambuscada
din
Zona de Aterizare

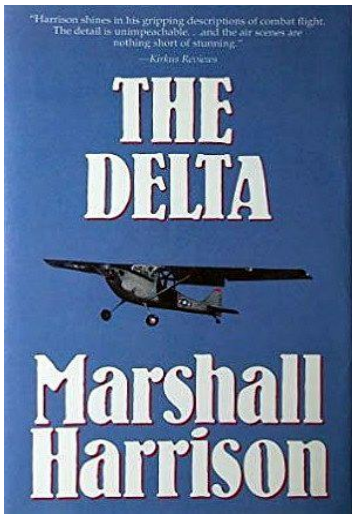
fragment din

The Delta

de

Marshall Harrison

versiunea în limba română
uncris


"Harrison shines in his gripping descriptions of combat flight. The detail is unimpeachable. . . and the air scenes are nothing short of stunning."
—Kirkus Reviews
THE DELTA
Marshall Harrison

Marshall Harrison a fost un ofiţer Air Force pensionat, un profesor într-o şcoală publică şi un scriitor de succes.

Ca militar, a fost detaşat de trei ori în Vietnam, între 1965 şi 1970, având mai mult de 500 de misiuni aeriene de luptă deasupra Vietnamului de Nord şi de Sud, Laos şi Cambodgia.

Sângele şi nebunia războiului purtat la joasă înălţime şi la viteză mică deasupra Vietnamului de Sud a fost subiect pentru această reuşită nuvelă scrisă de Marshall Harrison, care, asemenea eroului povestirii sale, Sam Brooks, a servit o tură ca Observator Aerian Avansat.

Semnul unui bun scriitor este abilitatea de a face personajele să devină vii în imaginaţia noastră; ale lui Harrison păşesc în afara paginilor.

Aşa că, iată-ne, în luptă într-un Cessna O-1 *Bird Dog* cu ceva rachete fumigene ataşate sub aripi şi o raniţă cu grenade fumigene pe scaunul din spate. Cei care au zburat în acest război au fost oameni adevăraţi, un fapt ce va deveni repede evident.

LITTLE PUFF an O-1G of the 19th TASS from Bien Hoa Air Base carried an M-60 machine gun firing through the left observer's window as part of a test of an armed O-1.

— OK, *Blade Flight*[77], sunt *Blackjack* 1-1. Vreau să bombardaţi în pereche. Le vom împrăştia de ambele părţi ale LZ[78]. Acum mă duc să marchez.

Sam a cabrat avionul sus, deasupra orizontului şi s-a uitat spre liziera ce mărginea de ambele părţi zona de pământ roşu, despădurit, pe care vor sosi în curând elicopterele. Copacii erau de un verde închis, acoperiţi de praful sfârşitului sezonului uscat. A identificat locul şi şi-a coordonat comenzile – eleronul stâng şi direcţia – ca să încline avionul pe o aripă, apoi a coborât botul spre pământ.

Liziera a acoperit în întregime parbrizul şi a riscat o privire rapidă la altimetru – 1.800 picioare[79]. Viteza a creascut până ce curentul de aer a şuierat puternic prin fereastra deschisă. A apăsat butonul de lansare de pe manşă la 1.500 picioare şi a auzit, apoi văzut, racheta părăsind suportul de sub aripă, lăsând o dâră groasă de fum în urma sa. La 1.200 picioare a început picajul de revenire, terminat cu un viraj strâns, în urcare. Sam a privit peste umăr ca să vadă fumul alb ce se ridica deasupra copacilor.

— Asta e prima ta ţintă, *Blade Lead*. Bombardează marcajul de fum.

— *Roger*[80], *Lead* vine dinspre nord, FAC[81] şi ţinta la vedere. Apoi am să mă retrag spre est.

---

[77] Flight – subunitate militară aeriană; uzual este formată din trei-şase avioane, echipajele lor şi personalul de intreţinere de la sol. Mai multe *flights* formează un *squadron*.

[78] LZ – *landing zone* : zona de aterizare.

[79] Picior - unitate de măsură anglo-saxonă pentru lungime; 1 picior = 0.3048 m.

[80] Roger - termen-cod în radiofonie prin care se confirmă recepţia.

[81] FAC - Forward Air Control(ler) - mic avion folosit pentru suportul aerian apropiat, prin care se asigură evitarea focului-prietenesc, atunci când obiectivele bombardate sunt foarte apropiate de propriile trupe.

Sam a virat strâns, pe orizontală până a văzut sclipirea soarelui în aripile avionului de vânătoare-bombardament F-100[82] aflat în picaj. Şi-a verificat repede direcţia, continuând să vireze pentru a menţine botul către avionul cu reacţie.

— Ai liber la acţiune, *Blade Lead*, a spus Sam.

Cele două bombe de 450 kg s-au desprins de sub aripile avionului de atac după ce a trecut de Sam. Două dâre de condens au apărut la capetele aripilor atunci când *jet*ul a intrat în cabraj. Bombele, cu stabilizatoarele extinse pentru a le încetini căderea, au dispărut printre copaci şi aproape simultan exploziile au *curăţat* două zone circulare în pădure. Fiind reglate să explodeze la contactul cu solul, armele au provocat nişte cratere puţin adânci, dar au făcut prăpăd asupra coronamentului.

— *Lead* se îndepărtează spre est, a icnit pilotul, luptîndu-se din greu cu forţele G ale virajului.

— Bun bombardament, *Lead*, a spus Sam, care deja avea atenţia redirijată către un alt avion. *Blade* 2, plasează-le pe ale tale cam la o sută de metri sud de craterele lui *Lead*.

— *Rog*. *Blade* 2 vine dinspre vest. FAC şi ţinta la vedere.

Înainte de a răspunde, Sam a stabilit şi el contactul vizual cu suplul avion de luptă. Ai liber la acţiune, *Blade* 2.

Încă două explozii au distrus alţi copaci vechi de o sută de ani. Sam a pus *Bird Dog*-ul în picaj către pădurea arzândă înainte ca *Blade* 2 să-şi înceapă retragerea. A redresat pe orizontală la cinci sute de picioare, lovind alternativ în pedalele paloniereului şi mişcând manşa înainte-înapoi pentru a nu deveni o ţintă fixă pentru potenţialii trăgători de la sol, în timp ce cerceta mişcările de sub coroanele copacilor. Nu vedea nimic. A împins maneta de gaze complet spre înainte pentru a obţine un cabraj la unghi maxim, înapoi spre o altitudine sigură. Doar pentru că nu-i vedea el nu însemna că nu se aflau acolo.

Metodic, a stabilit ordinea de atac a bombardierelor asupra pădurii dense din jurul zonei de aterizare. *Blade Flight* a fost al doilea set de avioane de atac pe care le-a folosit ca să pregătească zona pentru elicopterele de asalt, care deja se aflau în aer. Fumul de la bombe şi praful au început să acopere LZ. Sam a fost satisfăcut de aranjamentul bombelor lansate în jurul zonei. Privi sub aripi pentru a se convinge că a folosit toate cele patru rachete de marcaj pentru a coordona cele două *flights* de avioane de luptă, apoi a intrat în picaj pentru un ultim zbor de evaluare la joasă înălţime.

Copacii erau rupţi, la pământ, precum nişte uriaşe beţe de chibrit şi nu a văzut nimic mişcându-se printre ei. Totuşi, zona era departe de a fi liberă. Ultima pereche

---

[82] North American F-100 *Super Sabre* - avion american supersonic de luptă.

de bombe a scos la iveală câteva gropi aflate la distanţe neregulate, pe care instantaneu le-a recunoscut a fi bunkere armate. Sam nu avea nici un indiciu dacă erau sau au fost ocupate, pentru că nu vedea nici un fel de cadavre. Era ceva ce trebuia cercetat de elicopterele de atac înainte de venirea forţelor principale.

— *Blade Lead*, aici *Blackjack* 1-1. BDA[83] nu este completă până ce vom avea ceva trupe la sol, dar am să vă acord procentul de 100% pentru acţiunea voastră în zona ţintă. Se pare că *Blade* 2 a dezvăluit câteva bunkere cu ultimele sale bombe. Voi anunţa orice schimbare de situaţie. Puteţi părăsi zona. Ne vedem mai târziu.

— *Roger*, *Blackjack*. Mulţam şi ai grijă de tine. *Blade* 2, trecem pe frecvenţa companiei.

— 2, *Rog*.

Imediat ce cele două F-100 au ieşit de pe frecvenţa lui Sam, acesta a auzit un alt pilot apelându-l. Vocea avea calitatea curioasă, vibratorie, uşor de identificat ca venind de pe un elicopter.

— *Blackjack* 1-1, a cârâit, aici *Red Lead*.

— Spune, *Red Lead*. Aici *Blackjack* 1-1.

— *Rog*. Prima infiltrare cam peste cinci minute. Care-i situaţia?

— *Red Lead*, *Blackjack*. Am *băgat la înaintare* două seturi de bombardiere de ambele părţi ale LZ. Nu se vede mişcare. Totuşi, ultimele bombe au scos la iveală bunkere în partea de est a LZ. Văd cinci, dar se continuă mai departe, sub copaci. Nu există confirmare că ar fi ocupate. Ar trebui să vă trimiteţi acolo elicopterele de luptă ca să verifice, înainte de a veni şi voi.

— *Roger*, *Blackjack*. Chiar asta vom face. *Pink Lead*, vrei să-ţi iei elicopterele de atac şi să faci ce spune omu' în timp ce noi vom executa în aşteptare o întoarcere lentă de 3-60?

— *Roger*, a spus o voce nouă prin radio. Haidem, *Pinks*.

Sam a a văzut cele patru elicoptere de atac pe când se apropiau dinspre sud, apoi s-a înscris printr-un viraj strâns în faţa şi le-a condus spre zona bunkerelor. Le supraveghease de la înălţime şi a fost aproape convins că sunt vechi şi scoase din uz. Coborî la cinci sute de picioare şi zbură direct către bunkerele vizibile în zona descoperită de explozii. S-a întors către scaunul din spate şi a luat o grenadă, trase siguranţa, dar păstră mânerul apăsat. Când a ajuns în poziţie optimă, şi-a scos braţul pe fereastră şi i-a dat drumul. Aplecându-se în afară a văzut dâra de fum vânătă de la sol ce marca zona de ţintă.

— *Pink Lead*, aici *Blackjack*. Marcaj de fum.

---

[83] BDA - Bomb Damage Assessment - evaluarea pagubelor produse de un bombardament asupra unui obiectiv.

— *Rog*. *Pink Lead* are *Goofy Grape*[84].

— Asta e.

— Ne îndreptăm spre marcaj.

Sam a urcat la două mii de picioare pentru a se asigura că nu se află în calea nimănui. Cele patru elicoptere de atac au intrat în formaţie unul în spatele celuilalt, despărţindu-se în două elemente pe când se apropiau de fum, şi au început să se rotească în sens antiorar deasupra bunkerelor descoperite. Liderul a coborât botul şi a lansat o rachetă puternic explozivă asupra bunkerelor. Nu a existat foc de pipostă sau mişcări de trupe.

— *Red Leader*, aici *Pink Lead*, a apelat liderul grupului de elicoptere de atac pe comandantul elicopterelor de transport-trupe. Am găsit bunkerele, dar se pare că nu e nimeni acasă. Cred că e OK dacă veniţi aici.

— *Red Lead*. *Roger*.

Sam a rămas sus şi urmărea cum primul grup de elicoptere se apropiau de zona de aterizare liberă. Transportau militari din două companii aparţinând Batalionului 45th Ranger, una dintre cele mai bune forţe de luptă din deltă. Un alt grup de *Huey* se aflau la câteva minute în urma liderului. Apoi urma al treilea. După de-şi *basculau* încărcătura, *păsările* se vor întoarce la Soc Trang pentru restul de trupe. Pentru Sam lucrurile păreau a fi de rutină în timp ce primul element de transport se apropia de LZ. A deschis bidonul şi a tras o înghiţitură mare de apă călie, strâmbându-se din cauza gustului de substanţe chimice, apoi a înşurubat capacul şi l-a pus pe podea. Uşor plictisit acum, pentru că partea sa în cadrul operaţiunii era terminată, şi-a sprijinit bărbia în palmă, cu braţul sprijinit de fereastră, şi privea *spectacolul*.

Cele patru elicopterele au început să încetinească pentru apropiere. Pe Sam l-a cuprins un fior de nelinişte când liderul a dispărut într-un nor de praf roşu ridicat de propriul rotor. Menţinând formaţia, celelalte elicoptere ale grupului şi-au urmat liderul în obscuritatea roşiatică.

— *Red Flight*, aici *Red Leader*! *Abort*! *Abort*![85] Sunt în praf pe instrumente! Ocoliţi! Oco...

Transmisia a fost întrerută cu brutalitate atunci când al doilea *Huey* i-a lovit în plin canopia, una dintre şinele trenului său de aterizare frângând gâtul comandantului şi aproape că smulse capul copilotului. Rangers vietnamezi au sărit prin uşile des-

---

[84] Goofy Grape - faţă zâmbăreaţă; un precursor al actualelor iconuri.

[85] Abort – renunţă/anulează. Comanda pentru anularea unei misiuni aflate în plină desfăşurare.

chise şi au fost zdrobiţi de carcasa metalică a elicopterului ce s-a prăbuşit peste ei. *Red* 3 şi 4 s-au adăugat carnagiului când au întârziat o clipă prea mult să răspundă la ordinul comandantului de a anula aterizarea. Fără să vrea, i-au „răzbunat" moartea intrând pe nevăzute în *Red* 2. Sam se uita într-o tăcere de groază cum bucăţi de pale de rotor, metal, fragmente umane erau aruncate sus deasupra norului de praf roşu. A apăsat pe butonul de emisi, dar nu a putut spune nimic.

— *Jesus Christ*! *Green* şi *Purple Leaders*, aici *Pink Leader*. *Abort*! Repet! *Anulaţi apropierea!*

Următoarele două grupe de elicoptere de transport sosiseră deasupra LZ, dar acum s-au îndepărtat rotindu-se fără ţintă, aterizarea fiindu-le anulată de comandantul elicopterelor de atac.

Pe măsură ce praful se împrăştia, cele întâmplate deveneau revoltător de clare. *Red* 2 aterizase direct peste elicopterul lider, iar 3 şi 4 se izbiseră de el. Două elicoptere ardeau puternic, iar Rangers erau risipiţi peste tot pe praful roşu ca şi cum ar fi fost împrăştiaţi de o mână uriaşă. Unii făceau „aripi de înger"[86] în praf; alţii erau complet nemişcaţi.

Comandantul elicoperelor de atac a preluat comanda.

— *Green Leader* şi *Purple Leader*, sunt *Pink Leader*. Întregul *Red Flight* este căzut în LZ, dar cred că din cauza vizibilităţii şi nu pentru că LZ ar fi *fierbinte*. Reveniţi, dar rămâneţi departe de centru unde a căzut *Red Flight*. E al dracului de mult praf acolo. Veţi fi în regulă dacă *Green* se duce departe în partea dreaptă, iar *Purple* la stânga.

Cele două grupe de elicoptere au aterizat aproape simultan pe părţile opuse ale LZ, lângă lizieră. Praful era încă gros, dar nu ca atunci când a încercat *Red Flight*. Piloţii s-au ajutat mult unii pe alţii separându-şi punctele de aterizare individuale la o distanţă considerabilă. Pe când ei îşi debarcau trupele, o voce a început să zbiere pe frecvenţa tactică.

— *Pink Lead*! *Pink Lead*! Aici *Jolly* 6! Se trage asupra noastră dinspre bunkerele de la est de LZ, din zona împădurită! Se trage asupra noastră dinspre bunkerele de la est de LZ!

— *Jolly* 6, *Pink Lead*. Te-am auzit de prima dată, veni o voce de pe elicopterul de atac lider.

Părea să creadă că acolo ar fi putut fi lăsate oricum ceva surprize special pentru el. O infiltrare de rutină se transformase într-o tragedie chiar în faţa sa, iar acum asta.

— Unde e cea mai densă sursă de foc, *Jolly* 6? a întrebat liderul pe consilierul american aflat la sol, cu Rangerii.

— În tot lungul lizierei estice, adânc între copaci. Mai e ceva şi dinspre nord-est, cam la fel de susţinut.

---

[86] Aripi de înger – un „desen" obţinut prin mişcarea mâinilor în lateral când omul este culcat pe spate; este un semnal de cerere de ajuror.

— Am înţeles, *Jolly* 6. *Pink Flight*, mergem să ne ocupăm de liziera estică, începând dinspre bunkere. Ăă, *Blackjack*, crezi că poţi da adunarea la vreo câteva TACAIR[87], dacă va fi nevoie?

— *Rog*, *Pink Lead*. Am eu grijă, spuse Sam, privind la spectacolul horror ce se petrecea sub el.

Unele dintre micile siluete scăpate din elicopterele prăbuşite se ridicaseră pe propriile picioare şi acum se mişcau fără ţintă, în cercuri; apoi au început să cadă din nou. Apoi, Sam a văzut sclipirile luminoase ale armelor automate de sub frunzişul copacilor. Rangerii ARVN[88], răniţi şi confuzi, erau o ţintă uşoară.

Sam şi-a comutat radioul pe frecvenţa Centrului său de Control şi a cerut imediat în ajutor trupe suplimentare. El putea să solicite mijloace aeriene pentru orice atac preplanificat din deltă Centrului de Suport Aerian Direct, care trimitea cererea către Centrul Operaţiunilor Tactice din Saigon, ce autoriza *păsările* aflate în alertă la Tan Son Nhut şi Bien Hoa. Din păcate, asta putea dura o jumătate de oră, iar Sam ştia că cei de jos nu vor rezista atât. Tot mai mulţi dintre ei erau doborâţi.

Unul dintre elicopterele de atac a sărit direct la gâtul Viet Cong şi a plătit pentru asta. *Pink* 2 s-a lansat în atac; a explodat într-o enormă minge de flăcări portocalii şi a căzut peste copaci, retezându-le crengile groase până a atins pământul. Resturile au continuat să ardă, apoi au explodat trimiţând deasupra copacilor o coloană groasă de fum negru ce a acoperit zona de ţintă pentru celelalte elicoptere de atac. De unde apăruseră *gălbejiţii*? se întreba Sam.

— *Blackjack* 1-1, aici *Blackjack* Control.

— Spune.

— *Roger*. Vine la tine o pereche de A-1[89]. ETA[90] 0-5. Încărcătură „*snake and nape*"[91].

— Mulţumesc.

„Nape" însemna napalm, un amestec de substanţe ce se aprindeau la contactul cu solul şi se răspândea de-a lungul direcţiei de zbor a avionului, pârjolind totul în cale. De asemenea consuma oxigenul din preajmă, provocând asfixia oricărei fiinţe vii. Bombele şi napalmul erau o combinaţie mortală.

— Control, aici 1-1. Care le este indicativul de apel?

— 1-1, indicativul A-1 *Flight* este *Ramrod*.

---

[87] TACAIR - Tactical Aircraft - avioane de atac la sol.

[88] ARVN - Armata Republicii Vietnam (de Sud).

[89] Douglas A-1 *Skyraider* - (poreclit *Spad* după un avion francez din WW I) – remarcabil avion de atac la sol; ultimul cu elice în era jeturilor.

[90] ETA (ETOA) - estimated time of arrival – timpul estimat pentru sosire.

[91] snake and nape – în argou: o încărcătură mixtă pentru bombardament: bombe explozive Mk-81 de 250 lb + bombe cu napalm 500 lb).

Sam a rămas la altitudine, deasupra carnagiului şi privea la atacul elicopterelor asupra pădurii. Trasoare verzi veneau de peste tot dinspre copaci. Era evident că trupele inamice au înaintat după ce ultimele bombe au explodat, pentru a intra în luptă cu infanteria şi elicopterele despre care au ştiut că vor veni. Nu fusese prima pregătire de LZ pe care o văzuse comandantul VC. Evident, cunoştea procedurile, iar Sam a trebuit să-i recunoască ingeniozitatea. Omul îşi ţinuse trupele mult spre interiorul pădurii până ce principalul pericol a trecut, apoi a atacat menţinându-se în apropierea adversarului pentru a se apăra împotriva atacurilor aeriene şi barajelor de artilerie, în timp ce provoca daune maxime. Sam considera că comandantul inamic era pregătit şi pentru o retragere rapidă. Ar fi trebuit să ţină seama de acestea când au sosit elicopterele de transport.

Un alt elicopter de atac s-a retras spre sud, ieşind din luptă datorită focului concentrat cu care erau primiţi la fiecare trecere. Al patrulea şi ultimul element de transport trupe a venit dinspre vest şi a aterizat cât de departe a putut faţă de focul de la sol. Mitraliorii de la uşile laterale au *ras* copacii, trasoarele lor roşii întrând în frunziş în căutarea trăgătorilor inamici.

Îndoiala şi-a făcut loc în gândurile lui Sam. Ar fi putut preveni dezastrul? Ar fi trebuit să plaseze bombele după un tipar diferit? Scutură din cap ca să-şi limpezească gândurile? Nu, îşi făcuse treaba bine. Şi-a pus marcajele acolo unde era logic să le pună şi dacă nu a descoperit inamicul a fost pentru că acesta a fost mai norocos în această treabă decât el.

Rangers s-au regrupat într-un perimetru defensiv în jurul a ceea ce mai rămăsese din epavele *Red Flight*. Focul se răspândise la toate elicopterele avariate, iar militarii se străduiau frenetic să scoată din ele trupurile camarazilor. Celelalte două elicoptere de atac rămase încă mai patrulau executând foc asupra lizierei. Sam spera că liderul lor era încă acolo. Trebuia să găsească rapid cea mai potrivită zonă pentru desfăşurarea forţelor aşteptate.

— *Pink Leader*, aici *Blackjack*. Am pe curs de apropiere o pereche de A-1. ETA 2. Poţi să le foloseşti?

— La naiba, DA! Trag ăştia de ne căcăm pe noi! Dacă mă vezi unde acţionez, îi poţi dirija să lanseze oriunde între copaci. Nu ştiu cu cine avem de-a face, dar sigur nu este un pluton din forţele VC[92] locale, aşa cum ni s-a spus. Mai bine spune-le *şoferilor* de pe *Spad*-uri că aici e o pereche de mitraliere ce calibru .50 care trag al dracu' de bine.

— *Rog*. Aşa am să fac.

Sam a continuat să se rotească încet pe deasupra luptei. Rangers aveau dificultăţi la înaintarea din LZ către lizieră. Un grup mic au sărit în picioare şi au sprintat către copaci doar ca să piardă jumătate din efectiv datorită focului dezlănţuit. Supravieţuitorii s-au aruncat cu faţa la pământ şi au început să se retragă centimetru cu

[92] VC - Viet Cong (Vietnamul de Nord).

centimetru înapoi la adăpostul perimetrului defensiv. Sam era atât de concentrat asupra carnagiului de dedesubt încât a fost surprins de noua voce din radio.

— *Blackjack* 1-1, aici *Ramrod Lead*. Cum mă auzi?

Sam a comutat pe frecvenţa UHF.

— *Ramrod Lead*, aici *Blackjack* 1-1. Vă aud 5/5. Nu avem prea mult timp pentru discuţii, aşa că fiţi atenţi la mine. Situaţia se prezintă aşa: Îi avem pe ai noştri izolaţi în LZ. Se trage foc susţinut asupra lor dinspre copacii din partea de est şi nord-est. Sunt cinci elicoptere doborâte, iar un altul s-a retras din luptă. În zonă sunt cel puţin două mitraliere calibru .50 şi numeroase arme automate. Trebuie să vă înscrieţi pe direcţia de atac nord-sud pentru a evita zborul pe deasupra alor noştri. Faceţi degajarea de la ţintă către est. Aici elevaţia este de aproximativ cincizeci de metri, iar cea mai bună zonă pentru o eventuală catapultare este la capătul îndepărtat dinspre vest al LZ, dacă puteţi ajunge acolo. Continuaţi înscrierea pe linia de atac şi raportaţi ETA.

— Pare a fi ceva absolut fermecător. OK. *Ramrod* este un *flight* de două A-1. Vom bombarda zona cu *Mark*-82 şi o încărcătură completă de .50. Dacă dacă voi sunteţi acolo de unde se ridică fumul, ajungem şi noi în două minute. Venim dinspre est la cinci mii.

— Sigur că noi suntem. Suntem singurii *afumaţi* din zonă, a spus Sam, încercând să se adapteze la tonul leneş al pilotului de pe *Spad*. Şi fiindcă veni vorba, nu mai am rachete de marcaj, aşa că va trebui să folosesc grenade fumigene. Stai o clipă să văd dacă elicopterele au plecat.

Fără a mai aştepta răspunsul, a revenit repede pe VHF.

— *Pink Lead*, *Blackjack*. Băieţi, dacă puteţi să vă retrageţi spre vest şi să rămâneţi sub o mie de picioare, eu pot aduce A-1 şi să-i pun la treabă.

— *Roger*. *Pink Flight*, dacă mai eşti careva pe-acolo, tai-o spre vest la cinci sute de picioare. Bagă mare, *Blackjack*!

Sam deja comutase pe frecvenţa avioanelor în timp ce urmărea elicopterele de atac cum virează scurt, departe de linia împădurită şi zboară către vest. Privi atent prin norii de praf şi fum şi văzu apropiindu-se siluetele îndesate ale A-1 *Flight*. Păreau că se află cu vreo mie de picioare mai sus decât el.

— *Ramrod*, aici *Blackjack*. Te am la vedere. Ar trebui să mă vezi şi tu la ora două[93], jos.

Avionul lider a înclinat din aripi.

— Te văd, *Blackjack*. Ţinta e în pâlcul acela mare de copaci de la est de elicopere-le în flăcări?

— Afirmativ. Acum mă îndrept într-acolo. Am la mine toate soiurile de fumuri colorate, aşa că nu vă miraţi dacă apar schimbări.

— *Roger*. 2, armează şi treci în poziţie.

— 2, *Roger*.

---

[93] Ora două – poziţia relativă faţă de avion se face conform cadranului de ceas; în acest caz: dreapta-faţă şi mai jos.

Sam a virat până a ajuns la est de linia copacilor, adânc deasupra zonei împădurite, crezând că îi va veni mai greu unui eventual trăgător să-l ochească prin frunzişul gros al coronamentului. Împinse maneta de gaze până la capăt şi coborî botul lui *Bird Dog* sub orizont. Toţi cei 213 CP ai motorului au protestat la un asemenea tratament de forţă. A văzut acul vitezometrului trecând de linia roşie – 115 mph! Jesus! Era ridicol! A condus automobile cu viteze mai mari de atât!

A revenit la orizontală la o mie de picioare şi a întins mâna către scaunul din spate, căutând grenadele fumigene. Luă una din grămadă. Se auziră lovituri de metal pe metal când ceva a lovit tare în fuselaj. Se forţă să-şi păstreze privirea către copaci şi a văzut că se află aproape deasupra complexului de bunkere. Trase cuiul unei grenade, păstrând însă mânerul apăsat. A deviat uşor de pe traiectorie, a aşteptat, apoi a aruncat grenada prin fereastră. Simultan, a lovit puternic în palonier, trăgând şi lateral de manşă pentru a-şi arunca *Bird Dog*-ul pe o aripă, după care a tras complet manşa spre el. Avionul a răspuns incredibil de repede la schimbarea de direcţie, înainte ca forţele excesive să provoace desprinderea fileurilor de aer de pe extradaosul aripii, iar avionul să se angajeze în pierdere de viteză. A coborât până la trei sute de picioare înainte ca Sam să poată pune destulă presiune pe manşă pentru a recâştiga viteză.

Odată ieşit din zona de pericol iminent, a urcat aproape la verticală la 1.500 picioare şi s-a uitat la fumul roşu care tocmai începea să se ridice prin coronamentul copacilor.

— OK, *Ramrod*. Asta e prima ta ţintă. *Lead*, *păleşte*-mi fumul.

— *Rog*. *Pălesc* fumul. *Lead*, vin dinspre nord. FAC şi ţinta la vedere.

Skyraider s-a întors pe spate, apoi s-a năpustit direct spre sol într-un picaj de şaizeci de grade. Frânele aerodinamice au fost scoase pentru a preveni excesul de viteză ce ar fi apărut în timpul picajului. Sam îşi imagină că putea auzi urletul marelui motor radial. Două forme s-au desprins de aripi şi au căzut în junglă atunci când A-1 a redresat cu greu. Urme de trasoare se ţineau după el când botul s-a ridicat puţin deasupra orizontului.

— *Lead*, degajat spre est.

— *Ramrod* 2 vine dinspre nord. FAC şi ţinta la vedere. Unde o vrei, *Blackjack*?

Accentul sudic l-a făcut pe Sam să înţeleagă că şi acesta era tot un pilot american. Neobişnuit. În mod normal era doar unul într-un *flight*.

— Pune-le pe ale tale la treizeci de metri mai departe de fumul lui *Lead*.

— *Rog*. Treizeci de metri mai încolo.

Sam a privit noile explozii cu ochi critici. Ceruse să fie lansate la treizeci metri nord de craterele lui *Lead*; acolo au fost aruncate.

— Bună treabă, *Ramrod Flight*. Marchez din nou şi repetăm figura. Cum staţi cu gazul?

— Destul ca să ajungem acasă, spuse *Lead* laconic.

Sam a accelerat din nou şi s-a îndreptat spre LZ, sperând că e ultima dată când mai trebuie să marcheze pentru *flight*. S-a îndreptat spre o porţiune de pădure intactă

şi a luat o altă grenadă. Cu cotul stâng sprijinit pe marginea ferestrei şi braţul scos afară, în curentul de aer, aştepta să arunce grenada.

Sam n-a văzut deloc trasoarele de calibru .50 ale gloanţelor explozive. Micul avion n-a avut nici o şansă. Sam a rămas perplex văzând cum se dezintegrează motorul, tocat de gloanţe. Înainte de a înţelege pe de-a-ntregul situaţia, avionul s-a angajat pe o aripă, iar componentele motorului au început să zboare spre înapoi prin plexiglasul parbrizului. Câteva piese mai mici din metal l-au izbit pe Sam în faţă, înainte de a ajunge în spatele cabinei. Ceva mare şi solid a răzuit partea de sus a căştii, ameţindu-l pentru o clipă. O piesă mai mică i-a spart vizorul parasol în partea din stânga, atât de rău, încât a devenit inutilizabil. Încet, încet, a fost conştient că, în afară de a respira profund, nu făcea nimic altceva. Şi-a ridicat capul cu o smucitură când şi-a recăpătat luciditatea. Vederea era imposibilă prin parasolarul avariat, aşa că l-a ridicat cu o lovitură puternică dată cu dosul palmei.

Ciudat. Tot nu putea vedea. Pe moment s-a temut că e rănit la ochi, pentru că o mică rază roşie era întregul său câmp vizual. Deodată, a înţeles că grenada fumigenă care îi scăpase din mână, a ajuns cumva sub scaun atunci când avionul s-a înclinat pe o parte. Fumul roşu înţepător îneca cockpitul, atât de dens încât Sam nu reuşea să vadă măcar tabloul de bord. Adevărul era că – atunci când fumul s-a împrăştiat suficient cât să se vadă mai clar un moment – erau puţine de văzut, pentru că schijele glonţului exploziv de calibrul .50 făcuse prin tot tabloul găuri de mărimea unei căni de cafea.

Sam auzea şuieratul grenadei fumigene în timp ce-şi golea conţinutul presurizat. A înţeles că singurul motiv pentru care putea să audă prin casca de zbor era lipsa completă a zgomotului produs de motor. Ok, se gândi încercând să se liniştească singur, să vedem dacă putem pune toate astea într-o perspectivă. Motorul e complet dus, pentru că pot vedea în ce stare e. Mai mult, piese interne îi aterizaseră în poală. Nici o şansă să repornească *tinicheaua*. Habar nu avea dacă e cu aripa dreaptă în sus, sau invers, pentru că un idiot a băgat o grenadă fumigenă sub scaun. Pentru că abia reuşea să vadă tabloul de bord, şi cu atât mai puţin în afara cockpit-ului, era posibil să se prăbuşească chiar în capul lui Charley[94]. În afară de asta, nenorocitu' acesta de fum roşu îi făcea rău de la stomac şi era sigur că va voma.

Sam încercă să scoată capul pe fereastră, dar încercarea i-a adus doar o *pleasnă* de vomă pe care curentul de aer a întors-o în cockpit. *Asta, chiar nu e ziua mea*, se gândi. Şi, cel mai rău era că se simţea stânjenit. Îşi imagina spectacolul pe care-l oferea atât prietenilor, cât şi duşmanilor din Viet Cong. Un avion lipsit de putere, care nu putea atinge 120 noduri nici când era OK, plutind într-o manieră ciufută şi *râgâind* fum roşu ca un clown de circ aerian.

A înţeles că dacă foloseşte comenzile încrucişate poate controla parţial căderea avionului şi scoate fumul afară din cockpit prin fereastra deschisă. Din păcate, mane-

[94] Charley – nume generic pentru inamic (aici: soldaţii nord-vietnamezi).

vra aceasta limpezea doar porţiunea de parbriz care era spartă. Totuşi, i-a permis să vadă că era oarecum cu partea dreaptă în sus.

În afară de aceste probleme, un oarecare idiot tot încerca să vorbească cu el prin radio.

— *Blackjack*! *Blackjack*! Aici *Ramrod Lead*!

— Ce vrei? a răspuns ţâfnos.

— Care ţi-e statusul?

Lui Sam îi scăpă un mic râs amar.

— Mă prăbuşesc, ăsta-i statusul meu. Altceva ce mai vrei să ştii?

A urmat un lung moment de tăcere înainte ca A-1 lider să răspundă.

— Păi... dacă asta ai hotărât că vrei să faci, te superi dacă ne dăm mai aproape şi facem câteva fotografii? E un adevărat spectacol.

Sam a zâmbit strâmb şi a scuturat din cap la umorul negru al pilotului.

— Mda, poţi să faci poze, dar mi-ai fi ceva mai de ajutor dacă mi-ai spune încotro mă îndrept. Nu pot să văd nimic.

— OK, vino dreapta cam douăzeci şi mai ridică puţin botul, dacă poţi. Aşa vei putea să lungeşti planarea până la nişte câmpuri cu orez. Aşa e bine. Încă puţin. Perfect. OK, eşti la nivelul celor mai înalţi copaci. Nu-i prea bine. Ar fi o izbitură a dracului dacă intri într-unul din *beţele* astea. Eh, nu-ţi face griji. Sunt mult mai multe şanse s-o faci lată înainte de asta. Măsa-n...! Cred că fumul tău se termină. Asta e foarte rău. Acum scena nu va mai fi deloc interesantă. Acum poţi vedea ceva spre înainte?

— Îhî, pot.

Dar ce vedea nu era încurajator. A estimat că se afla la doar două sau trei sute de picioare deasupra solului. Pilotul a avut dreptate. Se vedeau câteva câmpii largi drept în faţa sa; cu puţin noroc...

Aproape că a reuşit. Micul avion s-a angajat când era încă la şase-şapte picioare în aer, încercând să mai stoarcă ceva distanţă. A căzut la pământ ca o piatră la doar câţiva metri de marginea unui câmp, apoi a sărit din nou în aer, doar pentru a se prăbuşi din nou, de data aceasta pe o parte, una din aripi îndoindu-se sub el.

Sam se ţinea de chingi, ameţit şi încă confuz referitor la cele întâmplate. Când a simţit mirosul de benzină venind dinspre aripa ruptă, s-a panicat şi a desfăcut centura de siguranţă, doar ca să cadă pe acolo pe unde fusese o portieră închisă. S-a întins sub avion pe portiera smulsă şi-şi frecă umărul, care absorbise aproape tot şocul căderii. Mirosul de benzină era mai puternic şi se strădui să se ridice în picioare, dându-şi seama că trebuie să se îndepărteze de avionul avariat. Se aplecă în interiorul acestuia pentru a tăia contactul instalaţiei electrice şi văzu suportul *shotgun*ului său în partea din spate a cockpitului. L-a înhăţat împreună cu o bandulieră de cartuşe şi s-a grăbit să se târască afară, apoi a intrat din nou după două grenade fumigene căzute pe podeaua cockpitului.

Puse banduliera pe umăr, grenadele în buzunarul de la picior al costumului de zbor şi începu să cerceteze zona.

Cele două *Skyraider* au vuit pe deasupra lui, unul în urma celuilalt. A vînturat *shotgun*ul spre ele înainte de a o rupe la fugă în salturi poticnite către cei mai apropiaţi copaci. Când a ajuns la ei s-a pitit pe burtă sub nişte tufişuri. Inima-i bătea nebuneşte; îşi putea simţi sângele pulsând nebuneşte în urechi. La câţiva *klick*[95] depărtatre – spre sud, a presupus – putea auzi staccato armelor automate. Se întinse pe pământ epuizat, aşteptând. Aşteptând ce? Nu prea ştia. Sudoarea îi provoca usturimi pe zgârieturile de pe faţă. Găzi o batistă murdară în buzunarul de la piept şi-şi şterse uşor faţa, apoi s-a holbat speriat la sângele de pe ea. Palparea cu degetele l-a convins că erau răni superficiale. Ha! Superficial e atunci când se întâmplă altcuiva. Se puse din nou pe aşteptat.

Pământul s-a zguduit sub el când dubla detonare a bombelor largate a arătat că A-1 s-au întors la treaba lor deasupra LZ. Ce dracu înseamnă asta? Au de gând să uite de el? Logica îi spunea că avioanele de atac s-au dus acolo unde era mai multă nevoie de ele; totuşi era deranjat că a fost lăsat singur. Precaut, îşi întinse gâtul în sus cât de mult a putut şi a tras cu ochiul prin frunzişul tufişului. Benzina din rezervorul spart probabil că ajunsese la eşapamentele încinse, pentru că se aprinseseră mici flăcări ce creşteau în jurul epavei avionului. Sam era prins între a pleca de lângă epava în flăcări, ştiind că aceasta va atrage fiecare inamic din zonă, sau să rămână pe aproape, ştiind şi că este singura lui sursă de contact cu o misiune de salvare. A decis să rămână, deocamdată.

Sam a descoperit o cărare mult umblată care ducea în întunericul tainic al pădurii. Asta l-a neliniştit pentru că se îndrepta direct către bunkerele Viet Cong de lângă LZ aflată la cîţiva kilometri distanţă spre sud-vest. În cazul în care VC s-ar fi retras, aşa cum inevitabil trebuia să se întâmple când din ce în ce mai multe forţe vor fi desfăşurate împotriva lor, erau toate şansele ca Sam să se găsească în mijlocul unui grup de soldaţi inamici extrem de şucăriţi.

S-a ghemuit şi a ieşit cu grijă din tufiş, oprindu-se adesea la oricare zgomot neobişnuit auzit în junglă. La naiba! Toate zgomotele păreau neobişnuite. Se ridică încet, şi se piti cu grijă mai adânc în întunericul de sub arbori. După cincizeci de metri a găsit o mică depresiune care, în timpul sezonului ploios, probabil că a fost o baltă. Pe margine creştea vegetaţie proaspătă şi se afla cam la treizeci de metri de potecă.

Sam s-a târât în depresiune, ascunzându-se sub desişurile joase şi a aşteptat. Avea gura uscată şi parcă-i era plină cu vată. Se blestemă singur pentru că n-a avut grijă să-şi ia bidonul cu apă din avion. S-a căutat în buzunarele costumului de zbor până ce a găsit o jumătate de pachet, foarte vechi, de *chewing gum*. Încercă o lamă şi, după ce a depăşit momentul eşecului iniţial de a provoca ceva salivaţie şi de tendinţa de a se lipi de dinţi, a mestecat zgomotos supraveghindu-se pe sine însuşi. Tăieturile de pe faţă încă mai usturau, dar nu mai sângerau. Cu grijă, şi-a şters faţa cu mâneca.

---

[95] Klick – argou pentru *kilometru*; origine onomatopeică – după sunetul făcut de pedometru.

Toată mâneca, nu, întregul costum, era complet îmbibat de sudoare. Trebuia să găsească apă pe undeva dacă aşteptarea se prelungea prea mult.

Vuietul uriaşelor motoare radiale al avioanelor *Skyraider* aproape că i-a provocat un infarct când au fulgerat pe deasupra locului unde ardea *Bird Dog*. Sam a privit atent împrejur, apoi s-a ridicat în picioare. Au urmat mai multe explozii în zona LZ. Probabil că şi alte avioane se alăturaseră luptei.

Sam s-a mişcat pe nevăzute către marginea junglei. Avioanele A-1 s-au îndepărtat după survolul zonei, zgomotul motoarelor pierzându-se în depărtare. În locul lor a apărut un alt zgomot – unul familiar. Nu putea fi decât un alt *Bird Dog*.

Sam s-a târât pe burtă departe de siguranţa relativă a copacilor, privind suspicios peste umăr. Ultima trecere a lui *Ramrod Flight* trebuie să-i fi arătat locaţia pilotului de pe avionul ce se apropia. Apoi l-a văzut, îndreptându-se direct către fumul ce se ridica din epava avionului. Noul avion zbura jos, al naibii de jos.

După ce mai iscodi odată cu grijă pădurea, Sam s-a ridicat în genunchi şi a agitat *shotgun*ul, făcând semne frenetice. Avionul era suficient de aproape încât să-l poată vedea pe pilotul care avea capul întors în partea cealaltă, către focul ce devora resturile O-1 prăbuşit. Noul avion avea camuflajul oliv-mat specific celor din Army[96], în locul griului Air Force[97].

A survolat epava şi a virat către copaci. Sam a fluturat viguros braţele şi a ştiut imediat că a fost văzut atunci când pilotul a înclinat entuziast aripile avionului înainte de a trece pe deasupra lui atât de jos, doar cât să evite copacii mai înalţi. Sam a putut urmări traiectoria sa de zbor doar ascultând zgomotul motorului. OK, a fost descoperit. Şi-acum? Cerea pilotul din Army un elicopter de salvare? Sam a dat din cap încercând să se liniştească singur. Din motive practice trebuia să se detaşeze de tot ceea ce s-a întâmplat. Trebuia doar să se concentreze pe ce urma să se întâmple, încercând să gândească raţional. Dar, la naiba! Chiar credea că ei ar trebui să se grăbească foarte tare ca să-l ia de acolo înainte ca să vină *gălbejiţii*.

Sam privea avionul care reapăruse şi a început să facă o manevră derutantă. Zbura dintr-o parte în alta a câmpului, la cincizeci de picioare înălţime, ca şi cum pilotul căuta ceva ce pierduse. La marginea câmpului, pilotul cabra violent şi zbura înapoi. Sam vedea flapsurile largi coborâte parţial şi a sesizat schimbarea pasului elicei atunci când pilotul a mărit turaţia. Venea la el. Nu! Idiotul se pregătea să aterizeze! Uitând de orice Viet Cong din zonă, Sam a sărit în picioare şi a început să fâlfâie cu *shotgun*ul, cu braţele, înainte şi înapoi, plin de disperare. Probabil că suprafaţa câmpului părea netedă din aer, dar eroziunea făcuse şanţuri adânci acolo unde terenul se înclina către copaci şi erau mascate de iarba abundentă. Câmpurile or fi fost ele relativ netede, dar erau total inadecvate unei aterizări/decolări a ceva ce nu era elicopter.

---

[96] US Army – Armata Terestră ale SUA.

[97] US Air Force – Forţele Armate Aeriene ale SUA.

Dar o aterizare a fost să fie. Fie că pilotul nu a văzut semnele frenetice ale lui Sam, sau le-a interpretat greşit, fie le-a ignorat intenţionat. Sam s-a uitat cu groază cum avionul intră pe panta de aterizare cu flapsurile complet coborâte. Pilotul a glisat pentru a pierde altitudine, apoi a redresat avionul chiar înainte de a-l aşeza uşor, perfect, într-o aterizare pe trei roţi.

A urmat o rulare de vreo sută de picioare înainte de inevitabilul dezastru. Roţile trenului de aterizare principal au dispărut complet într-un şanţ de ploaie, iar avionul s-a proptit abrupt în bot. A rămas aşa câteva clipe ca pentru un efect dramatic, apoi, încet, a capotat, căzând pe spate spre înainte. A fost învăluit de un nor de praf.

Sam a început să alerge inconştient, fiind mai degrabă uimit pentru că i se părea că se sflă în plin zbor către avionul avariat. Adrenalina ce curgea năvalnic prin vene părea să-l facă să plutească peste obstacole, cu *shotgun*ul ţinut în faţă ca să îndepărteze micile tufişuri. Se simţea uşor ca o pană şi n-ar fi fos deloc mirat dacă, dând din mâini, ar fi început să zboare. Pe măsură ce praful se aşeza, putea vedea mişcare în interiorul cockpitului. Cu excepţia elicei îndoite şi a derivei verticale rupte, avionul arăta de parcă – dacă era repus pe roţi – ar putea zbura din nou.

S-a oprit prin alunecare, gâfâind, în faţa portierei. A deschis-o cu o smucitură şi s-a aplecat să-l ajute pe singurul ocupant din cockpit. A tras întâi de picioare, şi erau mari. Sam nu mai văzuse niciodată o pereche de bocanci ca aceştia care erau acum lângă faţa sa. Trupul omului s-a întins când l-a tras prin portieră, iar Sam s-a convins că şi acesta era pe măsura picioarelor. Într-un târziu, l-a scos cu totul afară din cockpit şi l-a sprijinit în picioare.

Sam nu era nici el micuţ. Dar tipul cu cască ce sta lângă el avea probabil cel puţin 2 m înălţime. Vizorul căştii ascundea trăsăturile de la nas în sus, dar Sam putea vedea un zâmbet larg, comic, în partea de jos a feţei.

Lui Sam nu-i venea să creadă. Personajul i-a întins mâna ca şi cum s-ar fi aflat la o întâlnire mondenă. Ba mai rău, automat, Sam i-a strâns-o, tot timpul având în gând nefirescul situaţiei. Un întreg batalion al forţelor inamice s-ar fi putut să fie pe urmele lor, iar ei îşi scuturau mâinile şi-şi zâmbeau de parcă erau la o partidă de bridge.

— Ce mai faci? Sunt *Chief Warrant Officer*[98] Donald Lyle. Prietenii îmi spun Lunganu, clar de ce.

Îşi scoase casca şi se uită cu ochi albaştri, trişti, la avionul răsturnat.

— Chiar am rasolit-o, nu-i aşa? Credeam că probabil au să-mi acorde o DFC dacă te scoteam singur de aici, spuse cu o uimitoare candoare. Eh, fuse-fuse şi se duse. Cum te numeşti, maiorule?

Sam se uita cu gura găscată la chipul său plăcut. Era prelung, cu urechile uşor depărtate. Un nas drept, îngust, o bărbie fermă şi o frunte lată. Păr roşcat-închis. Un tip arătos. Dar, oare *CWO* Donald Lyle nu-şi dădea seama că se aflau la doar doi *klick* de o bătălie în plină desfăşurare, iar ei erau *descălecaţi* în *curtea* lui Charley?

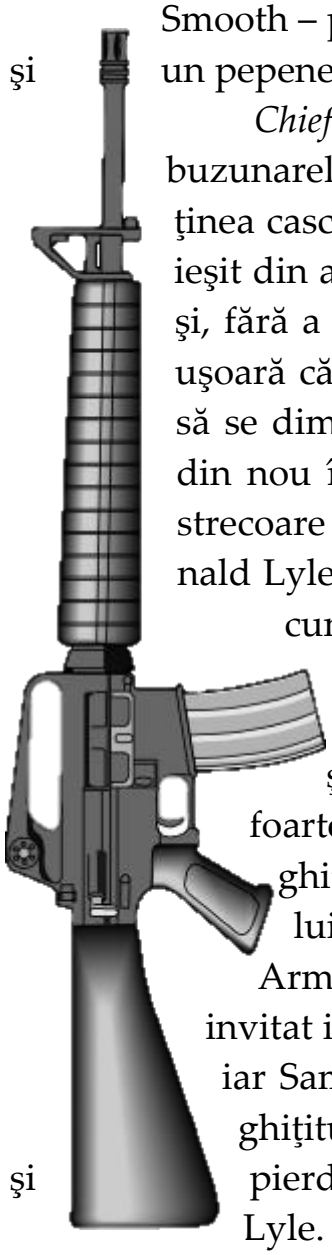
---

[98] Chief Warrant Officer – grade militare în Armata SUA (CWO-2/CWO-5). *Warrant Officers* (WO-1/CWO-5) sunt ofiţeri mai mici în grad decât sublocotenentul. Fără echivalent în Armata Română.

— Mai târziu, a răspuns scurt Sam la întrebare. Hai să scoatem din *pasăre* tot ce ne-ar putea fi de folos şi să ne cărăm naibii din terenul ăsta deschis.

Fără a-i mai aştepta aprobarea, Sam a îngenuncheat, începând să cotrobăiască prin cockpit. A scos o M-16 şi o bandulieră cu muniţie, încă două grenade fumigene, un bidon cu apă, un *pack* de şase doze de Pepsi, un pachet de Cheetos[99], trei C-rations[100], un baton mare Hershey[101] topit de căldură şi un mic ciorchine de banane Lady's Finger[102].

S-a hotărât să abandoneze o cutie cu pesmeţi, untul de arahide – Skippy's Smooth – pachetul de biscuiţi Oreos, alte câteva cutii de C-rations, nişte cărţi şi un pepene mic. După un moment, s-a răzgândit şi a luat şi pepenele.



Chief Warrant Officer Lyle depozita metodic materialele date de Sam în buzunarele largi ale uniformei de camuflaj şi în sacul în care, de obicei, se ţinea casca. Scoase şi o şepcuţă de baseball dintr-un buzunar lateral. Sam a ieşit din avion şi l-a privit ciudat pe găligan; apoi a înhăţat *pack*ul de Pepsi, şi, fără a se mai întoarce să vadă dacă este urmat, a pornit într-o alergare uşoară către copaci. Adrenalina care-l susţinuse până în prezent a început să se diminueze. Îşi simţea picioarele grele şi a fost bucuros când a ajuns din nou în umbrele frunzişului. Cu grijă, l-a lăsat pe masivul pilot să se strecoare primul în depresiunea-adăpost, apoi s-a târât şi el înăuntru. Donald Lyle a privit cu interes în jur la noile împrejurimi în care se afla, ca şi cum se pregătea să facă o ofertă de preţ pentru o proprietate imobiliară.

Sam s-a întins pe spate cu *shotgun*ul pe piept, încercând să-şi recapete recapete respiraţia normală. Îşi simţea faţa fiebinte şi foarte transpirată şi pentru că undeva în cursul evenimentelor îşi înghiţise guma de mestecat, avea din nou gura uscată. A prins privirea lui Lyle şi a dat din cap către bidonul de apă din sac. Pilotul din Army a zâmbit amabil ca şi cum ar fi fost gazda unei petreceri, iar un invitat i-a cerut încă o porţie de muşchiuleţ la grătar. I-a înmânat bidonul, iar Sam s-a abţinut cu greu să nu-l golească. În schimb, a tras două înghiţituri, apoi i-a înşurubat grăbit capacul şi i-a înapoiat-o, înainte de a-şi pierde stăpânirea de sine. L-a privit atent pe CWO2. Donald „Stretch" Lyle. Pilotul l-a privit şi el zâmbind.

— Ce dracu făceai cu un pepene în avion?

Părea să fie cea mai importantă întrebare care-l preocupa pe Sam în acest moment. Toţi cei peste două sute de centimetri ai lui Lungilă au vibrat de încântare.

---

[99] Ckeetos – pufuleţi.

[100] C-Ration (Type C ration) – raţie individuală, gătită, preambalată, utilizată de militarii SUA când lipseşte hrana proaspătă (A-ration) sau cea ambalată nepreparată (B-ration) destinată cantinelor sau bucătăriilor de campanie este indisponibilă, şi când raţia de supravieţuire (K-ration sau D-ration) este insuficientă.

[101] Hershey's Milk Chocolate Bar (uzual numită Hershey's Bar) – cea mai cunoscută marcă de ciocolată americană.

[102] Banane Lady's Finger – varietate de banane cu fructe mai mici, coaja mai subţire şi foarte dulci.

— Ăă... să vezi, sunt pilotul Army din sectorul Kien Long; ştii, asta e în provincia Chuong Thien.

Sam a confirmat cu o înclinare a capului că e familiarizat cu geografia şi a şoptit:

— Ar fi bine să vorbeşti mai încet.

Warrant officer a dat din cap zâmbind, bucuros că i-a parte la un joc atât de distractiv.

— Oricum, e acolo un *gălbejit* care are plăcerea să tragă în mine de fiecare dată când decolez. Se află cam la o milă de capătul pistei şi e prezent în fiecare zi, indiferent dacă e senin sau plouă. Nu trage decât acest foc, atât.

— Şi de ce nu aruncaţi cu nişte obuze în el, dacă tot ştiţi unde se află? a întrebat Sam.

Lyle păru oripilat.

— Oh, nu! Nu vreau să fac aşa ceva! Vezi, tipul ăsta probabil că e cel mai prost ţintaş din lume. Vreau să spun că trage în mine zilnic de cel puţin patru luni şi n-a nimerit niciodată. Dacă-l lichidez, s-ar putea să-l înlocuiască cu cineva care e un foarte bun ţintaş.

— Şi ce legătură are treaba asta cu pepenele?

— Ştii, nu vreau să-l ucid pe *gălbejitu'* meu, dar nici nu pot să-l ignor pur şi simplu că trage în mine. Aşa că, mi-a venit ideea să azvârl cu pepeni în el. Nici nu încerc să-l lovesc cu adevărat şi cred că ştie asta. Deci, cam acum o săptămână am cumpărat o duzină, cam de mărimea unei bile de bowling. I-am pus în *Bird Dog* ca să le folosesc pe parcursul săptămânii. Nu costă cine ştie ce în piaţa din Kien Long.

— Şi cu restul de haleală? a arătat Sam spre grămada de pufuleţi.

— Uneori mi-e puţin foame între mese, se confesă Lyle.

Privirea lui Sam a întârziat câteva clipe pe faţa sa cumsecade, apoi a coborât pe trupul masiv. Omul era un arsenal umblător. Purta regulamentarul pistol militar calibrul .45 la centură, împreună cu pumnalul K-BAR. Mai avea încă un .38 Special – într-un toc de umăr.

— Câţi ani ai? a şoptit Sam.

— Tocmai am împlinit douăzeci şi unu, răspunse Lyle.

Iar după ce se mai uită o dată la faţa lui Sam:

— Vrei să-ţi bandajez tăieturile alea?

— Poate mai târziu.

Sam a închis ochii oftând. Apoi i-a redeschis, concentrându-se la pepene. Saliva a început să-i revină pe măsură ce se gândea la ce gust o fi având. Dacă-l mâncau, ar fi avut mai puţin de cărat dacă trebuiau să se mute. Dealtfel, chiar voia să o facă. Sam se îndepărtă de marginea depresiunii, ca să se dea mai aproape de Lyle.

— Ascultă, de ce nu tăiem pepenele? Trebuie să-mi refac rezerva de apă din organism, dar o facem numai dacă o vrei şi tu. La urma urmei, este pepenele tău.

Lyle părea îndurerat.

— Taie-l, domnule maior, nu e marfa *mea*. Este a *noastră*. Hai să-l tăiem imediat.

Sam a avut nevoie de toată stăpânirea de sine pentru a nu smulge pepenele din mâinile lui *warrant* când acesta măsura şi remăsura unde să facă tăietura. Apoi a înfipt vârful pumnalului K-BAR, a făcut o tăietură circulară precisă şi l-a despicat în două jumătăţi egale.

Sam a înghiţit prima muşcătură de miez roşu şi seminţe, cu tot. Zeama părea să se scurgă în orice colţişor al gurii. S-a uitat la Lyle cum îşi mesteca metodic porţia lui şi privea către vârful copacilor. Sam arunca resturile porţiei sale, după ce rodea şi partea moale, interioară, a cojii. Şi-a şters gura cu mâneca transpirată a costumului de zbor.

Îl văzu pe Donald Lyle ridicând capul precum un căţeluş curios.

— Vine cineva, a anunţat vorbind pe un ton normal.

Sam a îngheţat, cu capul întors spre frunzişul des dinspre sud-vest. Auzi şi el. Venea cineva. O grămadă de „cineva". Putea distinge clar zgomotul sandalelor de cauciuc lipăind pe pământ. Apoi a putut auzi şi voci înfundate. Erau o mulţime!